

АРКТИКА. XX ВЕК

Всеволод Васнецов

ПОВЕСТИ  
СЕВЕРНЫХ  
МОРЕЙ



Гидрометеоздат Ленинград 1977

91 п (98)  
В 19

**Васнецов В. А.**

**В-19 Повести Северных морей. Гидрометеоздат. 1977.**  
120 с. с илл.

«Повести Северных морей» в известной мере продолжают книгу воспоминаний Всеволода Аполлинарьевича Васнецова «Под звездным флагом «Персея», вышедшую Гидрометеоздатом в 1974 году.

«Повести» документальны, в них автор рассказывает об исследованиях в юго-восточной части Баренцева моря на кораблях, работавших под звездным экспедиционным флагом, об интересном плавании в Западную Норвегию на маленькой моторно-парусной шхуне с командой из трёх человек, об охотничьих приключениях во время плаваний и о встречах с животными.

Книга иллюстрирована фотографиями автора.

**Всеволод Аполлинарьевич Васнецов**

**ПОВЕСТИ  
СЕВЕРНЫХ  
МОРЕЙ**

Редактор Л. Жданова. Художник В. Бабанов. Художественный редактор Б. Денисовский. Техн. редактор Л. Шишкова. Корректор В. Гинцбург.

ИБ № 131

Сдано в набор 16/VIII 1976 г. Подписано к печати 25/II 1977 г. М-24856. Формат 84×108<sup>1</sup>/<sub>32</sub>. Бумага тип. № 2 и офсетная. Усл. печ. л. 7,14 (с вкладкой). Уч.-изд. л. 8,86. Тираж 125 000 экз. Индекс ПЛ-158. Заказ № 3527. Цена 70 коп. Гидрометеоздат. 199053. Ленинград, 2-я линия, д. 23.

Полиграфкомбинат им. Я. Коласа Государственного комитета Совета Министров БССР по делам издательств, полиграфии и книжной торговли. Минск, Красная, 23.

**В 20901-045**  
**069(02)-77 70-77**

© Гидрометеоздат, 1977 г.

## Содержание

### В ПЕЧОРСКОМ МОРЕ

Коробок спичек . . . . .	5
Злополучный «Омуть» . . . . .	38
Зеленая кружка . . . . .	42
На морском корабле по Пеше-речке . . . . .	44
Поиски пропавших зимовщиков . . . . .	52
Запахи моря . . . . .	58

### МОИ ВСТРЕЧИ С ЖИВОТНЫМИ СЕВЕРА

Вздох касатки . . . . .	60
Ворон Мурманской биологической станции . . . . .	61
Наедине с подраненным медведем . . . . .	62
Медведь в шлюпке . . . . .	68
Медведица охотится за мной . . . . .	70
Происшествие на мысе Желания . . . . .	74
Норма-путешественница . . . . .	79
Безбилетная чайка . . . . .	84

### В НОРВЕГИЮ

87

И в этом месяце идет одинокое судно. Одинокое, потому что на сотни миль нет ни огонька. Мы знаем, что в феврале район Северного Ледовитого океана, где находится корабль, совершенно пустынен, здесь никто не плавает. Суровы и безлюдны берега — ни маяков, ни поселений. Случись с кораблем несчастье, и некому прийти ему на помощь.

Что же это за корабль и какая судьба занесла его в такие неприступные края?

В 1921 году Ленинским декретом создан первый в нашей стране институт, специально призванный изучать моря. Это Плавающий морской научный институт — Плавморнин, находившийся в ведении Наркомпроса. Летом 1921 года Плавморнин совершил свою первую экспедицию в Баренцево и Карское моря на ледокольном пароходе «Малыгин» (ранее «Малыгин» назывался «Соловей Будимирович»). В 1922 году институт начал постройку своего экспедиционного судна «Персей», а летом 1923 года оно уже ходило к Земле Франца-Иосифа. «Персей» — первое судно, вступившее в строй действующего флота при Советской власти, и знаменательно, что этот первенец был судном научно-исследовательским.

В конце 1929 года Плавморнину была передана Мурманская биологическая станция, он реорганизовался в Государственный океанографический институт (ГОИН) и перешел в систему Гидрометеорологического комитета при СНК СССР. В 1933 году ГОИН был слит с Центральным научным институтом рыбного хозяйства (ЦНИРХ) и преобразован во Всесоюзный институт рыбного хозяйства и океанографии (ВНИРО), перешел в ведомство Народного Комиссариата рыбной промышленности. ВНИРО — преемник Плавморнина.

В связи с этой реорганизацией институт начинает заниматься научно-промышленными исследованиями, хотя сохранилась и некоторая доля океанографических.

До тридцатых годов весь рыбный промысел страны на севере развертывался преимущественно в Баренцевом море и к востоку распространялся не далее Канинской банки. На этой же акватории проходили и основные научно-промышленные исследования. Восточнее полуострова Канин, в Печорском море, если и существовал какой-либо кустарный прибрежный промысел, то только в устье Печоры. Печорское море и все его побережье оставались до такой степени мало исследованными, что на навигационных картах, которыми мы пользовались, многие участки береговой черты были нанесены пунктиром. Данные о глубинах, очень скудные в прибрежной зоне, в проливах и заливах зачастую отсутствовали. О течениях, ледовом режиме и прочих условиях плавания имелись самые приблизительные сведения.

Все же в двадцатых годах экспедиции Плавающего морского научного института посещали Печорское море, однако исследо-

вания не носили систематического характера и их можно расценивать как рекогносцировочные. Так, в июле 1924 года «Персей» выполнил разрез Святой Нос — остров Междушарский и, продолжив плавание к Карским Воротам, сделал цепь станций вдоль Печорского моря. В сентябре 1925 года «Персей» повторил продольный разрез и произвел исследования в Хайпудырской губе, а в июле 1926 года проделал подробную гидрологическую съемку Чешской губы с несколькими суточными станциями<sup>1</sup>. В этом плавании было установлено, что восточный берег губы следует отнести на восемь миль к западу. К сожалению, на гидрографических картах, которыми приходилось пользоваться, этот берег еще долго оставался нанесенным пунктиром.

В конце августа 1927 года, направляясь в Карское море, «Персей» попутно сделал ряд станций в Печорском море. В феврале и июле 1931 года на экспедиционном судне «Николай Книпович» в Печорском море были выполнены несколько гидрологических разрезов и наблюдения за течениями на нескольких полусуточных станциях.

Этим и ограничивались немногочисленные работы в Печорском море.

В середине тридцатых годов возобновился интерес к Печорскому морю. Следует пояснить, почему я применяю слово «возобновился».

Еще в дореволюционное время, в годы неудачных попыток освоения Северного морского пути, возникла мысль о постройке надежного железнодорожного пути на реку Печору и по системе рек далее на восток, пути, не зависящего от ледового режима морей. Увлеченным пропагандистом этой идеи был замечательный пейзажист Севера А. А. Борисов. Он завербовал многих сторонников такого проекта, в том числе и художников В. М. и А. М. Васнецовых. Племянник А. А. Борисова Н. П. Борисов, живший вместе со своим дядей в Красноборске на Северной Двине, видел среди его бумаг, касавшихся этой проблемы, эскизные проекты станционных построек, выполненные в русском стиле братьями Васнецовыми. К сожалению, вся большая и интереснейшая переписка Борисова, оставшаяся в Красноборске, после его смерти утеряна безвозвратно. К окончательному убеждению в целесообразности создания такой сухопутной транспортной магистрали привела Борисова экспедиция в Карское море, которую он совершил на яхте «Мечта» в 1900 году. Планы Борисова не получили надлежащей поддержки, а вскоре началась первая мировая война, и они были забыты.

После Октябрьской революции возникла другая идея: осветить на Севере речной путь с выходом в море в устье реки Индиги, где создать морской порт. Для изысканий и разработки

<sup>1</sup> См. Васнецов В. А. Гидрология Чешской губы по данным десятой экспедиции «Персея». — Труды Морского научного института, 1926, т. 1, вып. 1.

этого проекта при Народном Комиссариате Путей Сообщения было организовано Управление Камско-Печорского речного пути (Укампрек). Намечалось соединить Каму с Печорой, а Печору с Индигой. Устье реки Индиги, впадающей в Индигскую губу, — самая западная часть этой системы, расположенная в непосредственной близости к морю, здесь более благоприятны ледовые условия и навигационный период вдвое дольше, чем на Печоре.

В середине тридцатых годов вновь возник интерес к реке Индите и проекту сооружения морского порта в Индигской губе. Северное рыболовство усиленно развивалось, давно известные промысловые районы облавливались уже десятилетиями, поэтому появилась необходимость поисков новых. Взоры устремились к неизученным морским пространствам восточнее полуострова Канин и особенно к Чешской губе. В случае положительных результатов поисковых исследований предполагалось создать базу рыбообрабатывающей промышленности в устье реки Индиги.

В связи с этими планами Всесоюзному институту рыбного хозяйства и океанографии было поручено организовать специальную экспедицию для изучения Печорского моря и его побережий. Официально она стала именоваться Индигской научно-промысловой экспедицией ВНИРО и по структуре разделялась на две самостоятельные части — научно-промысловую и морскую гидрологическую. Первая должна была заниматься постановкой опытного прибрежного сетевого рыболовства в Чешской губе, для чего на побережье было создано несколько специальных наблюдательных пунктов, каждый во главе с ихтиологом. Морская гидрологическая часть экспедиции должна была произвести всесторонние исследования, уделяя особое внимание температурному и ледовому режиму, течениям, прозрачности воды, а также метеорологическим условиям; составить подробную карту рельефа дна и грунтов с характеристикой их механического состава. А в итоге дать всю совокупность сведений, необходимых для плавания в исследуемых водах.

Пост директора ВНИРО занимал в те годы старый революционер, крупный деятель партии, разносторонне сведущий человек К. А. Мехоношин. Он предложил мне быть начальником морской части экспедиции. Я категорически отказывался от какой-либо руководящей должности, однако согласился составить подробную программу и план работ морской части, а потом принять участие в плаваниях в качестве гидролога. Я выполнил эту работу по возможности тщательно, обосновав, какой корабль необходим для плавания в водах, подлежащих исследованию, какой нужен личный состав и какое снаряжение потребуется. Осенью 1936 года для сообщения о подготовке Индигской экспедиции и плана ее работ К. А. Мехоношин отправился на прием к наркому А. И. Микояну и предложил мне пой-

ти вместе с ним, так как он, по его словам, не мог рассказать о специфике работ гидрологической части в водах, подлежащих исследованию.

А. И. Микоян принял нас около часу ночи. Пришел он с заседания, видимо, очень усталый и потребовал чаю, который тут же принесли с какими-то восточными печениями и сладостями. К. А. Мехоношин представил меня как старшего научного сотрудника, много плававшего на Севере, и сказал, что программу разработывал я и сам буду о ней докладывать. Разложив на столе навигационную карту с нанесенными на ней гидрологическими разрезами, я был готов начать свое сообщение. Однако А. И. Микоян предложил нам выпить с ним чаю и перекусить. Зная, что народному комиссару дорога каждая минута, я с сожалением отказался от сладостей, взял только стакан чаю и сразу начал свое сообщение. Микоян внимательно слушал, потом задал ряд вопросов, и я на них ответил. Прием был окончен, мы стали прощаться. Пожимая мне руку, А. И. Микоян сказал:

— Желаю вам успеха в экспедиционной работе. Я понимаю, что обстановка будет очень трудной, и если вам понадобится помощь, обращайтесь прямо ко мне.

Я поблагодарил. Мы вышли с Мехоношиным в приемную. — Ну вот видите, — сказал Мехоношин, — Микоян пожелал вам успехов в работе, обещал личную помощь, он считает вас начальником морской части экспедиции, а весь разговор равносителен утверждению вас в этой должности самим наркомом. Отказываться вы уже больше не можете.

Я был обескуражен его доводами и мог только ответить: «Константин Александрович, выходит, вы заранее без меня меня женили?» В ответ он неопределенно хмыкнул и хитро улыбнулся. Вскоре мое назначение было оформлено приказом.

Итак, появился начальник морской части экспедиции, а корабля, на котором плавать, не было. В первую очередь мне предстояло позаботиться о корабле. И совершенно случайно мне повезло.

От старого гидрографа С. Д. Лаппо, моего бывшего сослуживца по Полярному управлению Главсевморпути, где я одно время был консультантом, я узнал, что Гидрографическое управление построило несколько деревянных моторно-парусных шхун зверобойного типа, предназначенных для работы во льдах. На одной из них, спущенной на воду в 1936 году и названной «Политотделец», осенью того же года Лаппо плавал сам и отзывался о ней с большой похвалой. Он рассказал также, что шхуны не будут загружены гидрографическими работами, тем более в зимнее время, и советовал мне договориться с Гидрографическим управлением Главсевморпути о фрахте одной из них, лучше всего «Политотдельца». Он посвятил меня во все недостатки судна, выявившиеся в первом плавании, — их следовало устранить перед выходом в зимний рейс.

Характеристике корабля, сделанной С. Д. Лаппо, можно было вполне доверять, а возможность заполучить это судно для экспедиции и сразу разрешить все наши затруднения была весьма заманчивой. Не откладывая дело в долгий ящик, я выехал в Ленинград.

Здесь при любезном содействии Н. И. Евгенова я договорился о фрахте «Политотдельца» и заключил соответствующий договор. По договору Гидрографическое управление обязалось устранить все неполадки на корабле и подготовить его к выходу в море не позднее ноября. Судно было укомплектовано командой, и мне предстояло только подобрать в Москве членов экспедиции. Но это оказалось совсем нелегко: на летние плавания желающих хоть отбавляй, а тяжелые зимние условия мало кого привлекали. Состав экспедиции сложился следующий: гидрологи — В. А. Леднев, я и лаборант Адриан Морозов, гидрохимики — М. В. Федосов и лаборант Сергей Парусинов. Метеорологические наблюдения были возложены на штурманов, тем более что один из них, В. С. Успенский, в прошлом работал в Государственном гидрологическом институте, а потом окончил Высшее военно-морское училище.

В ноябре все мы выехали в Мурманск.

Я принимал судно на условиях фрахта, но мне все же не удалось избежать бесконечных хлопот по его ремонту и снаряжению экспедиции, хотя все это было обязанностью Гидрографического управления. Необходимость вникать во все мелочи, может быть, имела и свои положительные стороны. Так, например, знакомясь со справочной литературой, картами и навигационными инструментами, я заметил в рулевой рубке лагльинь, смотанный в бухту и с пером на конце.

Пройденное кораблем расстояние измеряется лагом. Этот прибор (аналогичный спидометру) состоит из счетчика, который устанавливается на корме, пера, небольшого пустотелого цилиндра с припаянными к нему наклонными лопастями, и специального плетеного линя — лагльиня — толщиной примерно в палец и не менее чем в полтора раза длиннее корабля (на таком расстоянии практически прекращается влияние кильватерной струи корабля на перо лагльиня). К одному концу лагльиня крепится перо, другой укреплен к счетчику. Перо на лагльине вытравляется за борт. Во время хода корабля наклонные лопасти пера сообщают ему вращательное движение, а плетеный лагльинь передает это вращение счетчику. Стрелки на счетчике показывают десятки морской мили, целые мили и десятки миль. Показания счетчика лага ежечасно записываются в вахтенный журнал.

У моряков принято определять скорость корабля в узлах.

На парусном флоте, когда еще не было механических лагов, скорость измеряли ручным лагом. Этот прибор состоял из деревянного сектора, утяжеленного по дуге свинцовой полоской и уравновешенного в воде так, чтобы он плавал в вертикаль-

ном и почти погруженном состоянии. К этому сектору особым образом крепился лаггиль не толще карандаша. Он наматывался на деревянную катушку, легко вращающуюся на оси.

Измеряют скорость так: стоя на корме, один матрос держит катушку с лаггином за торчащие концы оси, другой выбрасывает сектор за борт и свободно пропускает лаггиль через свою ладонь. Лаггиль начинает сматываться с катушки. Как только сбегут за борт полторы длины корабля, на лаггине появляется узелок, и, ощутив его, матрос кричит: «Ноль!» — или же сам переворачивает маленькие карманные песочные часы (склянки), рассчитанные на полминуты.

Через 54 фута по руке пробегают два узелка, снова через 54 фута — три и так далее.

Когда пройдет полминуты, человек, держащий склянку, кричит: «Стоп!». Матрос, держащий лаггиль, крепко зажимает его в руке, резко дергает, а крепление лаггилья к сектору устроено так, что он теряет вертикальное положение, больше не натягивает лаггиль, и его легко можно вытянуть на палубу.

И вот по числу узелков, успевших пробежать через руку матроса, и определяют расстояние, пройденное кораблем за полминуты.

А интервал между узелками 54 фута выбран не зря, он соответствует миле, пройденной в час. Но, хотя это и так, с точки зрения моряка, сказать, что корабль идет со скоростью десять узлов в час, совершенно безграмотно. Или десять узлов, или десять миль в час.

Я рассказываю о техническом оснащении кораблей в те годы, о которых идет мое повествование.

Теперь существует множество приборов различных систем, определяющих и скорость корабля и пройденный им путь. Для этого не нужно покидать закрытой ходовой рубки, достаточно взглянуть на циферблат прибора. Но любой совершенный лаг может испортиться, может давать неправильные показания. А вот ручной лаг — верный спутник моряка. Им мы не раз проверяли показания механического лага во время наших плаваний.

На «Политотдельце» ручного лага не оказалось, и меня поразило, что слишком тонкий для обычного лага лаггиль был сложен вдвое и через промежутки около метра соединен оплетками (бензелями). Я спросил штурмана, что это за сооружение. Предположив, что я не имею представления о лаге, он разъяснил мне его устройство.

— И вы с этим лагом плаваете? — удивился я,

— Да, а что тут особенного?

— Возьмите бухту и пойдете к капитану.

Капитан И. М. Хренов сказал, что более толстого лаггилья достать не могли, а потому тонкий лаггиль сложили вдвое.

Конечно, показания такого лага были бы неправильными, ошибки неравномерными, а в научной экспедиции точность прокладки имеет первостепенное значение.

На другой день я раздобыл целую бухту нужного нам лагна, сам проследил за его вымочкой, растяжкой и оснащением лага.

Устраняя технические и организационные неполадки, более месяца простояли мы в Мурманске, некоторое время даже без электрического свечения, у какой-то отдаленной пристани.

Безрадостной была стоянка: полярная ночь, до города далеко, транспортного сообщения нет, да и в городе никого знакомых. Завывает ветер, переметает дорогу сугробами снега. Куда денешься? Только и оставалось сидеть на корабле да пить в кают-компаниях чай, благо к нему имелся большой запас печенья, конфет и бочка (бочка!) персикового варенья.

«Политотделец» был деревянной парусно-моторной шхуной типа норвежского зверобоя, общим водоизмещением около 500 тонн, построенной Медвежьегорской верфью на Онежском озере. В машинном отделении стояли двигатель фирмы «Отто Дейц» мощностью 360 сил и множество вспомогательных механизмов — динамо-машина, помпы и прочее. Там же находился и небольшой паровой котел для обогрева помещений, отапливаемый форсункой. Корпус судна имел сплошной набор, пояс толстой дубовой обшивки и ледовое подкрепление. Он был необычайно крепким, и только этому обстоятельству читатель обязан тем, что я могу поделиться с ним своими воспоминаниями. Судно было хорошо приспособлено на случай зимовки в Арктике. Всю кормовую часть его, больше одной трети общей длины, занимала от борта до борта жилая рубка, в ней же помещалась и радиостанция. Наружные стенки рубки были хорошо утепленными, очень толстыми.

На самой корме находилась кают-компания. К задней ее стенке, округлой и наклонной, примыкал широкий диван, а перед ним также полукругом стоял стол. По вогнутой кромке стола были укреплены вращающиеся кресла, а по середине между ними толстым столбом прорезала кают-компанию бизань-мачта. В море при слабом волнении она всегда слегка попискивала, а в сильную волну громко скрипела и визжала.

Кают-компания была очень уютной. Дверь, прорезанная в ее передней стенке, вела в проход жилого помещения. В эту дверь были вставлены разноцветные стекла. В углу стояла круглая железная печь. Кроме центрального отопления, в жилых помещениях на случай зимовки были печи, которые можно топить дровами или углем. Когда горела только лампочка перед дверью, а в кают-компаниях было темно, на ее палубу и мебель ложились пестрые блики от цветных стекол, создавая разноцветный полумрак. Здесь веяло романтической

старинной — временами кораблей с высоко поднятой кормой, с резными фигурами на форштевне, с узорчатыми фонарями и фитильными пушками, стоявшими перед задраенными портами.

Среди комсостава «Политотдельца» не было мурманчан, и в вечерние часы после работы все оставались на корабле. Мы собирались за полукруглым столом в кают-компаний, ее своеобразный уют располагал к беседам и воспоминаниям. Чтобы не иссякали темы для разговоров, мы ввели даже особый тематический регламент. Так, например, объявлялось, что сегодня вечером рассказывается о самом сильном страхе, испытанном в жизни. Другой вечер посвящается самой большой радости или первой любви, или первому плаванию и т. п. И каждый сидевший в полукруге должен был что-либо рассказать. Пусть он не обладает даром рассказчика, пусть он будет кратким, но, как только до него дойдет очередь, — он должен рассказывать, иначе замолчит и следующий, и компания распадётся. Постепенно это приучило говорить даже самых молчаливых, они увлекались разговором и порой сообщали много интересного.

Да, кают-компания играла в нашей жизни немаловажную роль, она объединяла маленький экипаж и позволяла лучше познать друг друга.

Несколько слов о лабораториях «Политотдельца». Гидрологическая и гидрохимическая находились в двух небольших бортовых рубках, расположенных на передней палубе под вантами фок-мачты и обогреваемых радиаторами. Гидрологические лебедки (ручные) стояли на средней палубе.

Два спасательных вельбота размещались на спардеке, над жилой рубкой.

В последних числах декабря судно было готово к выходу в море, как вдруг, в который уж раз, возникли непредвиденные препятствия. Морской регистр не разрешил выходить в море, так как у нас не хватает спасательных средств.

Проект гидрографических судов, рассчитанных на необходимый экипаж, обеспеченный жилыми местами и спасательными средствами, утверждался в Ленинграде и техническими, и санитарными, и морскими инспекциями. Все корабли строились по этим утвержденным чертежам, и вдруг в Мурманске регистр не выпускает в море. Но спорить и доказывать было бесполезно. «Установите еще одну спасательную шлюпку и тогда можете отправляться в плавание», — был ответ.

Хорошо сказать — установите, а где ее достать и куда ставить? Начались лихорадочные поиски шлюпки. Наконец удалось раздобыть ее заимообразно на один рейс на моторном боте «Новая Земля». Пришлось доставать подходящие шлюпбалки и устанавливать их на средней палубе.

В 13 часов 24 января 1937 года мы с радостью покинули Мурманск,

Мореходные качества «Политотдельца» оказались изумительными, качка была плавной, он не черпал бортами, а при встречной волне не брал на себя воду. При волнении пять-шесть баллов по палубе можно было ходить в валенках и лишь при сильном ветре захлестывали гребни волн.

Чтобы достигнуть полного взаимопонимания с читателем, мне кажется, будет бесполезно в самых общих чертах рассказать о принципах построения морских исследований в те годы. Конечно, в зависимости от задач, стоявших перед экспедицией, и характера водоема программы могли меняться, но все же основные их части оставались постоянными.

Исследуемое водное пространство пересекалось разрезами, то есть корабль должен идти по определенному, желательно прямолинейному курсу. Начало разреза и его конец или хотя бы только начало или конец привязывались к какому-либо береговому ориентиру — мысу, острову, маяку. Например, мыс Нордкап — южная оконечность Шпицбергена либо мыс Канин Нос — остров Междушарский или же устье Кольского залива.

Следуя таким курсом, корабль застопоривает машину, ложится в дрейф. Специалисты начинают выполнять наблюдения. Это называется «делать станцию». В первую очередь измеряют глубину моря в этой точке. Тогда это производилось лотом — чугунной гирей, подвешенной к тонкому стальному тросику, намотанному на электрическую, а то и на ручную лебедку, снабженную счетчиком, который указывал длину сбегавшего тросика до того момента, когда лот упадет на дно.

Теперь с помощью эхолота это делается гораздо проще и быстрее, даже не нужно останавливать судно. Стоит нажать кнопку — и глубина известна. Эхограф непрерывно в течение всего плавания вычерчивает кривую глубин под килем корабля. А вот в те годы, когда мы работали, например, в Гренландском море, только на одно падение лота до дна уходило более сорока минут.

Затем приступают к работе гидрологи. На тросик лебедки они навешивают серию батометров — металлических пустотелых цилиндров, с обоих концов запирающихся специальными кранами. К батометру прикреплен металлический пенал с двумя глубоководными термометрами. Прибор опускают на желаемую глубину, выдерживают пять минут, потом по тросику пускают посыльный грузик. Он ударяет по замыкающим устройствам батометров, они опрокидываются, при этом запираются краны, а в термометрах обрывается столбик ртути. Подняв батометр на палубу, вы получаете пробы воды с определенной глубины для химического анализа и снимаете показания температуры — термометр устроен так, что при подъеме через слои воды другой температуры его первичные показания практически не изменяются.

В те времена, о которых я пишу, океанографические приборы были довольно примитивными и по большей части (кроме

глубоководных опрокидывающихся термометров) изготовлялись полукустарным, а то и просто кустарным способом. Но об одном уникальном приборе мне хочется рассказать особо.

Известный океанолог Лев Александрович Зенкевич, впоследствии академик, подходя к исследованию придонной фауны (бентоса) Северных морей с позиций систематики и зоогеографии, постарался дать и количественную оценку, поскольку бентос служит пищей для промысловых рыб. С этой целью он впервые в наших экспедициях применил дночерпатель Петерсона.

По мере развития исследований бентоса возникла необходимость выяснения условий его обитания, то есть температурного, химического и газового режима придонного слоя моря.

Обычными батометрами Нансена да и других систем придонную пробу взять невозможно, потому что ниже концевого батометра, на некотором от него расстоянии, подвешен тяжелый груз. При промере глубин лот падает на дно стремительно, не успевает отклониться от вертикали и дает правильные показания. Серия же батометров из-за дрейфа судна или течения сильно отклоняется. Выдерживать батометры приходится десять минут, а за это время глубина может уменьшиться. Чтобы нижний батометр не лег на грунт и не повредились термометры, стараешься задержать его в безопасном расстоянии от дна, особенно при сильной качке.

Таким образом, самый придонный слой воды остается неизученным.

Л. А. Зенкевич сконструировал особый батометр — придонный, который представлял собой латунную трубку длиной около двух метров. К нижнему концу трубы приварена широкая крестовина, а выше, по спирали, на равном расстоянии один от другого, укреплено пять особых поршневых батометров. Перед спуском прибора надо было взвести специальную пружину и открыть краники в донышках батометров.

Свободно падая на тросике гидрологической лебедки, прибор ударялся крестовиной о дно. В этот момент срабатывало особое устройство и под действием пружины поршни батометров засасывали в них воду и, дойдя до верхнего положения, закрывали краники.

Чтобы прибор падал вертикально, к нему на трех пеньковых стропах прикреплен крепкий дубовый бочонок, а уже к нему тросик от лебедки. Прибор был громоздким, торчали лапы крестовины с загнутыми вверх концами. В наших тесных лабораториях он не помещался. Его пристроили в углу кают-компании. Прибор был красив, блестящ, служил там украшением и удобной вешалкой для головных уборов. Получил он название «пальма Зенкевича». Долго простояла «пальма» в кают-компании — без самого конструктора никто не рисковал ее испытывать. Наконец в 1925 году в экспедиции «Персея», возглавлявшейся Зенкевичем, пальму приготовили к спуску. Быстро раз-

матывался трос лебедки, пальма равномерно шла ко дну. Вдруг где-то на полпути почувствовался рывок, настолько сильный, что спружинила гидрологическая шлюпбалка и дрогнула лебедка. Ее застопорили, и все присутствовавшие на испытании недоуменно переглянулись. С замиранием сердца стали осторожно выбирать. В прозрачной глубине появилась поблескивающая пальма, сейчас выйдет из глубины бочонок. Но его нет, а сама пальма висит на прядке оставшегося пенькового троса и вот-вот оборвется. Ее успели схватить за челку, и она снова заняла свое место в кают-компани.

В одной из следующих экспедиций, которой руководил Л. А. Зенкевич, пальму снова подготовили к спуску; внимательно осмотрев крепления, вывели за борт, и снова погрузилась она в морскую пучину. Вот лебедка остановилась — значит, прибор дошел до дна. Начали выбирать. О ужас! Тросик ослаб, легко болтается. Пальмы на его конце нет!

Что произошло с пальмой в морской глубине, был ли прибор удачным? По этому поводу шли споры. Одни считали, что крестовина под батометрами взбаламучивает воду и нарушает стратификацию. Другие полагали, что этого не происходит, так как пальма падает достаточно быстро. Только опыт мог решить этот спор, но опыт не удался, пальму преследовал злой рок.

Другого экземпляра пальмы почему-то не изготовили.

Опустел угол в кают-компани, где все привыкли видеть красивую пальму.

Одновременно с батометрами с другой лебедки опускаются на разные глубины и планктонные сетки, изготовленные из шелкового мельничного газа. Этими сетками достают с разных горизонтов моря мелкие растительные и животные организмы — планктон. Изучение его очень важно — планктон является пищей для многих промысловых рыб (сельдевых).

Растительный планктон, кроме того, основной поставщик кислорода для земной атмосферы. Не леса и поля, покрывающие обширные пространства суши, а именно мелкие водоросли планктона дают возможность нам дышать. Вот почему так нужны самые строгие меры в борьбе за чистоту поверхности Мирового океана, ее загрязнение препятствует поступлению кислорода в атмосферу.

После гидрологов и планктологов начинают работать морские геологи. Они берут пробу грунта особым прибором — дночерпателем, а если дно илистое, то еще и трубками Бахмана или Экмана.

Закончив эти работы, можно дать ход кораблю, спустить за борт драгу, трал Сигсби, протаскать их на малом ходу по дну, а потом поднять вверх наполненными всевозможными животными, населяющими морское дно.

Это, пожалуй, самый интересный момент на станции: в груде донных обитателей всегда можно найти что-либо интересное

и с разрешения биологов взять морскую звезду, рака-отшельника, морского ежа или краба. Потом эти трофеи мы сушили на крышках цилиндров паровой машины, и в машинном отделении зачастую пахло не перегретым маслом, как обычно, а тухлятиной.

Но вот появляется тралмейстер и спускает оттертрал. Это нечто вроде большого невода, изготовленного из бечевки, сплетенной из манильского волокна. Крылья невода прикреплены к двум тяжелым доскам, окованным железом. К доскам приделаны особые скобы, и от них толстый стальной трос (ваер) идет на барабаны траловой лебедки. Все это сооружение устроено так, что когда корабль движется, доски растягивают крылья невода в стороны. В течение часа трал тянут у самого дна. Затем его поднимают и вытряхивают на палубу попавшую в него рыбу. Ихтиологи сортируют улов по породам, измеряют рыб, взвешивают их, потрошат, чтобы узнать, чем они питаются, берут образцы чешуи для определения возраста и прочее. Наиболее живучим экземплярам, не помятым в трале, ставят особые метки на жаберные крышки и выпускают в море. Поймавший рыбу с такой меткой должен ее снять и отправить в международное бюро кольцевания, сообщив, где и когда она была поймана. Таким образом изучаются пути передвижения промысловых рыб.

Понятно, что все полученные данные относятся не к точке, а к пространству, пройденному судном за время дрейфа, и чем сильнее ветер или течение, тем это пространство больше. При сильном ветре и дрейфе приходится подрабатывать машиной и править против ветра, чтобы держаться ближе к точке намеченной станции. А в штормовую погоду выполнять работы на станции иногда просто невозможно. Но гидрологам, когда без данных на одной станции обесценивалась работа на разрезе, не раз случалось опускать батометры при шторме девять и даже десять баллов.

При изучении же течений все усложняется — наблюдения надо вести с неподвижного судна и, значит, становиться на якорь. На «Персее» и «Николае Книповиче» это можно было делать на глубинах не более двухсот метров. В зависимости от характера течений приходилось стоять на якорь полсуток, сутки или даже несколько суток.

Частота разрезов и число станций на них определялись задачами экспедиции, однако для гидрологических наблюдений существовали определенные международные правила. Расстояние между станциями полагалось делать не более 30 морских миль.

Некоторые гидрологические разрезы повторяются ежегодно в разные сезоны в течение ряда лет. Они называются стандартными. Типичный пример стандартного разреза — это разрез по тридцать третьему (Кольскому) меридиану от берега до кромки льдов на севере. Работы на этом разрезе начала выполнять

еще Мурманская биологическая станция на яхте «Александр Ковалевский». Разрез этот настолько важен для познания характера водных масс, заполняющих Баренцево море, и климата его побережий, что мне хочется сказать о нем несколько слов.

Прижимаясь к северному берегу Норвегии, обгибая Нордкап, вливается в Баренцево море мощная струя теплого Северо-Атлантического течения. В последние годы это течение пересекается стандартным разрезом Нордкап — остров Медвежий. Систематические наблюдения на нем дают материал для суждения о сезонных и многолетних изменениях температуры Нордкапской струи, ее пульсациях, о количестве тепла, которое она приносит к нам на восток.

Гидрологический разрез по Кольскому меридиану пересекает Северо-Атлантическое течение там, где оно уже теряет свою монолитность и начинает распадаться на отдельные ветви. Эти ветви текут далее на восток в различные части Баренцева моря. С Атлантическим течением приходят к нам с запада промысловые рыбы (тресковые): Они тоже разбиваются на отдельные косяки и вместе с ветвями атлантических вод расходятся по промысловым районам Баренцева моря.

Стандартный гидрологический разрез по Кольскому меридиану позволяет судить о потере тепла атлантическими водами на пути от Нордкапа до этого меридиана и об интенсивности отдельных его ветвей, что очень важно для прогноза теплового состояния вод Баренцева моря и правильной организации тралового промысла.

Я рассказал о работе мореведов в те далекие годы. Теперь и техника и методика шагнули вперед, появилась масса новых приборов; новых механизмов, сильно облегчающих проведение исследований. Ушли в прошлое и многие опасности экспедиционных работ, но вместе с ними ушла в прошлое и морская заплата, и морская романтика...

За время нашего отсутствия судно еще больше замело снегом, и оно как мутный белый призрак еле угадывалось в пурге. Все так же, обгоняя его, струились вдоль бортов зеленый и красный снежные потоки.

Я спустился в кают-компанию. Какое наслаждение, скинув залепленные снегом полушубок и шапку, из холода, тьмы, завывающего ветра и пурги окунуться в уют кают-компании! Толстые борта и палуба заглушают вой ветра. Продрогшее тело впитывает в себя тепло, и оно постепенно проникает до самых костей.

Злись, завывай, пурга, меня это сейчас не касается, мне хорошо.

Я сел в кресло, налил в зеленую эмалированную кружку крепкого горячего чая и, наслаждаясь теплом, погрузился в

раздумья об уже проделанной и еще предстоящей работе. Сейчас мы шли гидрологическим разрезом от реки Камбальницы на северном берегу полуострова Канин на южную оконечность острова Колгуева. Предстояло сделать еще одну последнюю станцию милях в десяти от берега, а потом, обогнув остров с запада, направиться к южному берегу Новой Земли, где должны встретиться льды. Далее следовало двигаться на восток, все время вдоль кромки, чтобы нанести ее положение на карту. Оптимисты надеялись дойти до Карских Ворот, потому что, кроме как в Чешской губе, льды пока не встречались.

С начала плавания погода нам благоприятствовала, и мы выполнили наш первый стандартный разрез от мыса Канин Нос на остров Междушарский у Новой Земли. Этот разрез как бы отделял воды исследуемого района от Баренцева моря и позволял определить характер проникающих к востоку водных масс.

Заключив разрез у острова Междушарского, мы решили зайти в губу Белушью. В этой губе жил Илья Вылка, с которым я близко познакомился еще в 1923 году.

Биография Ильи Вылки весьма интересна. Судьба часто сталкивала ненца Илью Вылку и художника А. А. Борисова, который впервые появился на Новой Земле в 1896 году и жил в семье Константина Вылки. Илье было тогда 15 лет. Борисов научил Илью грамоте, пристрастил к рисованию, давая ему первые уроки. Известный исследователь Севера Владимир Александрович Русанов познакомился с Илей Вылкой в новоземельской экспедиции. Вылка, принимавший в ней участие, получил за помощь экспедиции поощрительную медаль Российского географического общества. Вылка был любознателен и сообразителен. Увидев в этом самобытном новоземельце человека умного и талантливого, Русанов в 1910 году взял его на материк, чтобы попытаться дать образование.

В Москве Русанов познакомил Вылку с художниками В. В. Переплетчиковым, любителем Севера, побывавшим на Новой Земле, с А. Е. Архиповым, с моим отцом А. М. Васнецовым и др. Они учили Вылку рисованию, живописи, нашли преподавателей, согласившихся бесплатно обучать его русскому языку, географии, арифметике, топографической съемке, препаровке птиц и пр.

Прожил Вылка в Москве зиму 1910-11 года, весной уехал в Архангельск и затем домой.

Это был первый житель Новой Земли, побывавший в Москве. На следующий год Вылка должен был снова приехать, чтобы продолжать художественное и общее образование. А это стоило сделать, потому что учеником он оказался способным. Однако судьба Вылки сложилась иначе. На промысле погиб его двоюродный брат. От пули из патрона, случайно попавше-

го в костер. Остались без кормильца вдова с шестью ребятишками. По местному обычаю Вылка женился на вдове и взял на себя заботы о многочисленной семье.

Рисовать он не бросил. Профессиональным художником Вылка, конечно, не сделался, да и слишком коротким был срок его обучения. Но полученные им знания, грамотность и поездка в Москву дали ему многое, расширили его миропонимание.

С Вылкой я встречался и позже, когда он как человек грамотный, умный, хорошо знавший весь остров и его население, был председателем островного Совета Новой Земли.

В начале 50-х годов, уже в преклонном возрасте, Вылка переселился в Архангельск, где ему была предоставлена квартира. Здесь он снова увлекся живописью. В этом деле он пользовался поддержкой и консультациями архангельского художника С. М. Писахова, хорошо знавшего природу Севера.

В жизни Вылка был человеком добрым, отзывчивым, всегда готовым оказать бескорыстную помощь своим товарищам и исследователям, посещавшим Новую Землю.

Под конец дней, почувствовав себя плохо, он нанес визит всем своим знакомым в Архангельске и попрощался с ними.

— Куда Вы собрались, Илья Константинович? — спрашивали его.

— А сначала в больницу, потом дальше, — спокойно отвечал Вылка.

Попасть в губу Белушью и повидаться с Вылкою не удалось. День выдался сумрачный, видимость была плохая. Я спал, когда вахтенный матрос разбудил меня и сказал, что надо подняться на мостик. Из моих рассказов за полукруглым столом капитан И. М. Хренов знал, что я провел в Белушней губе полтора месяца, занимался промерами и неоднократно заходил туда с моря. Он попросил меня помочь ориентироваться. Конечно, я сразу узнал мыс Лилье и характерный островок Подрезов, но дойти до поселка на сей раз мы не смогли. Сразу за островком мы уперлись в кромку льда. Пришлось уйти на юг.

В Печорском море погода нам благоприятствовала, и я с удовлетворением отметил, что, несмотря на зимнее время, все предусмотренные планом работы выполнены полностью. Гидрологический материал был совершенно уникальный — до нас ни один гидролог не исследовал этот район в зимнее время. Теперь оставалось сделать последнюю станцию и отправиться в «свободное» плавание, не регламентированное никакими разрешениями, только от ледовых условий зависело, стать ли ему интересным. Что если действительно удастся дойти до Карских Ворот? Для середины зимы это было бы сенсацией.

Так благодушевствовал я, сидя в мягком кресле, в тепле и уюте, неторопливо попивая крепкий чай с персиковым вареньем.

Приятные размышления прервал легкий толчок. Ага, подумал я, ткнулись в льдину, но слабую, потому что машина не сбавляла обороты, ее ритм хорошо ощущался по позваниванию посуды в буфете. Значит, льдообразование на мелководье у Колгуева началось раньше, чем в открытом море. Спустя несколько секунд корабль содрогнулся от нового удара, теперь посильнее.

— Видимо, лед не такой уж слабый,— подумал я и собрался подняться на мостик.

Машина не сбавляла оборотов, привычно позванивала посуду в буфете.

Следующий удар потряс все судно, расплескалась налитая мною кружка чаю. Но ведь я в корме, почему удар об лед ощущается так резко?

Звякнул телеграф с мостика, машина на мгновение замерла и вдруг заработала на самых больших оборотах, создавая сильную вибрацию, как это бывает при заднем ходе. Мои недоуменные размышления прервал такой удар, что задрожал весь корабль и я еле устоял на ногах. Но это не был удар об лед. Он шел снизу.

Это случилось второго февраля 1937 года. Судовые часы, привинченные к стенке, показывали семнадцать часов пять минут.

Машина бешено работала задним ходом. Со страшной силой корабль било килем о грунт. Застонала мачта, отстала и искорежилась ее дубовая декоративная обшивка, открылись дверцы буфета и из него вылетела посуда.

Вдруг после нового тяжкого удара корабль резко свалился на бок, вырвалась из-под ног палуба, полетело все, что не было принайтовлено. Возникло угрожающее положение, и первое, что инстинктивно мелькнуло в сознании: задраивать глухари — стальные крышки иллюминаторов, чтобы не хлынула вода, если выбьет стекла. Все, кто был в кормовой рубке и отдыхал после вахты, выскочили из своих кают в коридор. Я крикнул им, чтобы туго завинчивали глухари. По-видимому, с самой постройкой судна их никогда не закрывали, они туго поворачивались на поржавевших шарнирах, а барашки не шли по окрашенной нарезке болтов. В некоторых каютах верхняя койка, вероятно, устанавливалась при открытой заслонке глухаря и теперь ее изголовье не позволяло повернуть крышку. Схватив пожарный топор, я в щепки разбил изголовье коек и задраил иллюминаторы. Это заняло у меня считанные минуты. Оставив людей задраивать глухари, я заскочил в каюту и, надевая шинель и плащ, почувствовал, что машина остановилась. Всем находившимся в помещении я посоветовал одеться потеплее, достать спасательные нагрудники и быть готовыми к мало-

приятным неожиданностям. Пробегая к трапу на мостик, я заглянул в радиорубку. Радист Н. В. Васильев с надетыми наушниками сидел на месте в своем крохотном помещении, заставленном всевозможными приборами от палубы до подволока. Радиостанция уже была подготовлена к действию.

— Что случилось? Разве мы были близко к берегу? Как там наверху? — встревоженно обернулся он ко мне.

— Нет, до берега далеко, бегу на мостик, сейчас все узнаю!

— Возьмите наши координаты, видно, придется давать SOS, — крикнул он мне вдогонку.

— Не волнуйтесь, сейчас все выясню и сообщу вам.

Из светлого и теплого помещения, куда меньше часа назад я спустился в самом благодушном настроении, предвкушая отдых и комфорт, я снова выскочил в холод и тьму. Ветер завывал еще сильнее, волна на мелком месте стала как-то выше, круче и злее. Вокруг судна, освещенная палубными лампами, была видна шуга и иекрошенные волнами мелкие льдины. Корабль лежал на боку с большим креном. Волны приподнимали его и с силой ударяли о грунт. Содрогались массивные мачты, трясся весь текедаж.

В маленькой штурманской рубке склонились над картой капитан и старпом. Тут же был и старший механик, он только что прибежал из машины и предупредил, что нарушена линия гребного вала, греются опорные подшипники и машиной можно пользоваться только в решающий момент.

— Наконец-то, — воскликнул капитан, как только меня увидел, — я хотел послать за вами матроса!

— А я задержался, принял меры, чтобы задрать иллюминаторы глухарями, судно повалило так, что они оказались у самой воды.

— Вот это правильно. А теперь давайте разберемся в обстановке. Вот наша счислимая точка, глубина по карте вполне достаточная; до берега еще далеко, а лот показал менее двух метров, и грунт каменистый.

— Быть может, из-за попутного ветра мы оказались впереди счислимой точки? — предположил я.

— Не должно быть, вахтенные штурмана прибавляли на ветер по узлу. Вот только, встретив первую поясину шуги, мы убрали лаг и скорость определяли по числу оборотов машины, может быть, в этом ошиблись?

Я велел механику засветить прожектор. Вспыхнул яркий луч, но тут же, в нескольких метрах, его поглотила плотная как стена масса несущегося снега. И ничего не видно, кроме снега, снега и гребней крутых волн. Вот и попробуй разобраться в такой обстановке.

Оставалось предположить, что вдали от берега мы наскочили на неизвестную банку. Такое обстоятельство в этих водах было вполне допустимо, поскольку наша навигационная карта,

корректированная по данным начала столетия, не претендовала на точность.

Корабль било о дно очень сильно, промер глубин и с носа и с кормы показал, что волны вытолкнули его на банку и своими силами мы с нее не сойдем. Люди оделись потеплее, опоясались спасательными нагрудниками и вышли на палубу. Многие были сильно напуганы. Я считал, что надо немедленно подать сигнал SOS, но капитан надеялся, что как-нибудь сами снимемся, хотя в такую погоду нельзя было даже спустить шлюпку и завести якорь. Из машинного отделения старший механик Чумаков доложил, что появилась вода, но электропомпы пока успевают откачивать ее. Несколько раз судно трянуло особенно сильно и свалило круто на бок. Чувствуя настроение экипажа, я не стал медлить, спустился в радиорубку и распорядился, чтобы Васильев подавал SOS.

— Координаты? — спросил он.

Какие дать ему координаты, если сами не знаем, где находимся. И я начал диктовать довольно неопределенную фразу: «На камнях вблизи Колгуева против Камбальницы». В этот момент судно снова повалило на бок. Васильев продолжал работать ключом, но на его лице появилось растерянное выражение.

— Нет отдачи, что-то случилось, — вскрикнул он, — поднимитесь, посмотрите, что с антенной.

Вскочив на спардек, я увидел, что она оборвана. Когда судно сильно положило и мачты склонились к воде, налетела шальная волна, «девятый вал». Неся на гребне шугу и льдины, она хлестнула по тяжелым обледеневшим проводам антенны. От удара оборвались стропы рейки и антенна упала в воду. Сигнал бедствия оборвался на полуслове. Мы не были уверены, принят он или нет. Хотя в этих водах нельзя было надеяться на быструю помощь, мир должен был знать, что мы погибаем.

Кое-кто был близок к панике и стал возмущаться, что командование не принимает мер к спасению. Требование спустить шлюпки, чтобы покинуть корабль, вызванное страхом, было бессмысленным. Опасаясь, что отказ может вызвать настоящую панику, я посоветовал капитану спустить дополнительную шлюпку, стоящую на средней палубе. Капитан, приказав команде подготовить ее к спуску, во всеуслышание объявил, что все, кто желает, могут покинуть корабль. К моему удивлению, желающие нашлись и среди команды. Мы с сожалением смотрели на группу паникующих людей, которые сами, не понимая того, обрекали себя на верную гибель. Шлюпку приподняли на таях, вывели за борт, но едва она коснулась воды, как волны сорвали ее с шлюпталей, захлестнули снежным месивом и шугой. Полузатопленная, мотаясь среди волн, она быстро исчезла из пространства, освещенного палубными огнями, и пропала во тьме. Все, кто только что

хотел покинуть корабль, удрученно и растерянно смотрели ей вслед. Они сразу поняли, что при такой волне спускать шлюпку нельзя, и как будто даже успокоились или примирились с судьбой. А мы с капитаном были довольны: люди остались пока целы.

Корабль все так же жестоко било о каменистое дно, и мы ничего не могли предпринять. Радиостанция не действовала — поднять оборванную антенну было невозможно. Течь в корпусе стала усиливаться, скоро вода подберется к динамо-машине, она остановится, перестанет работать главная водоотливная помпа, и тогда вода быстро затопит судно.

Спустившись вниз погреться, я заглянул в кают-компанию. Там царил теперь хаос. Все из шкафов вылетело — посуда, книги, патефонные пластинки, шахматы, как в мусорной свалке, валялись на палубе. Пока не остыл котел, было тепло, горел свет и от разноцветных дверных стекол все так же ложились яркие пестрые блики. Оторвав кусок клеенки с обеденного стола, я зашел в каюту, завернул в нее экспедиционные записные книжки, переделся, рассовал по карманам шерстяные чулки, пару теплого белья, тогда же упаковал в непромокаемую обертку и тот самый коробок особых спичек, заживавшихся трением обо что угодно, спрятал во внутренний карман кителя на случай, если мне, мокрому и промерзшему, удастся добраться до берега. Тогда огонь костра, разведенного из плавника, станет единственным спасением.

Только поднялся наверх, как остановилась динамо-машина и все погрузилось во тьму. Психологическое воздействие этого было ужасное. Под ярким светом палубных огней судно еще жило, боролось за свое спасение, а когда свет погас, казалось, жизнь его оборвалась, оно умерло, и надеяться больше не на что.

Часам к двадцати трем удары о дно стали слабее, а потом и совсем прекратились, корабль выпрямился и закачался на волнах. Значит, нас перебросило через банку на глубокое место, и теперь настало время тонуть. Ослабел ветер, уменьшилась волна, стала стихать и пурга. На всякий случай подготовили шлюпки к спуску на воду. В машинном отделении вода хотя и прибывала, но довольно медленно, и ее безостановочно откачивали ручной помпой. Так продержались мы около часу, пока киль снова не коснулся дна. Нас постукало некоторое время, а потом удары прекратились. Прекратилась и пурга. Насколько можно было видеть, светя за борт карманными фонариками, судно окружали шуга, мелко раздробленные льдинки. Видимо, ветер и волны вынесли судно на песчаную банку, но, далеко ли она от берега, мы не могли даже предположить. Часам к одиннадцати стало светать. На льдине недалеко от борта сквозь нависший туман виднелось что-то темное. Решили выяснить, что это такое. С носа спустили за борт запасный гик, оседлав его, матрос съехал на эту льдину, потоптался на ней

и вдруг закричал: «Земля, берег, галька!» По мере того как рассветало, становились видны невысокие скалы, а когда поднялся предрассветный туман, появилось какое-то неясное светлое облако, вроде опрокинутого белого газа.

Да это же остров Колгуев, разглядели мы наконец. Наш несчастный «Политотделец», склонив мачты к его песчаному пляжу, лежал на боку.

Ветер и волны затихли. Нужно было пользоваться благоприятной погодой и разгружать продовольствие, одежду и все, что можно. Сняли гик и, используя запасный, соорудили помост с судна на берег. Среднюю палубу завалило смёрзшейся шугой, и, чтобы вскрыть люковины трюма, пришлось действовать лопатами и железными лопатами. Капитанский мостик тоже забило шугой — вот как плескали волны, когда корабль, сидящий на банке, кренится на бок.

Началась лихорадочная разгрузка. Спешили, потому что в это время года нельзя рассчитывать на тихую погоду. Одни таскали из трюма продовольствие, другие — одежду, одеяла, матрасы, коечные сетки, третьи снимали паруса, части рангоута, бак из бани, плиту из камбуза, чтобы из всего этого соорудить на берегу жильё. Так, освещая корабль керосиновыми фонарями, промокшие, иззябшие, закусьвая на ходу, работали мы день и ночь, прикорнув ненадолго где-нибудь на диване в остывших помещениях корабля.

Все до изнурения работали на разгрузке, и только радист Васильев возился в радиорубке, стараясь наладить связь с берегом. К концу дня это ему удалось, он был таким специалистом, для которого безвыходного положения не существовало. Связался с радиостанцией Канин Нос и сообщил о нашем положении и местонахождении. Оказалось, что множество радиостанций и кораблей уже сутки рыскало в эфире в надежде получить отклик судна, подававшего SOS.

По возвращении в Москву я узнал, что на другой день после нашей аварии в газете «Известия» была напечатана заметка: «Вчера с гидрографического судна «Политотделец», выполняющего научные исследования в Баренцевом море, был принят сигнал бедствия. Корабль потерпел аварию где-то около острова Колгуева. Радиограмма оборвалась на полуслове, о судьбе команды пока ничего не известно». Развернув газету за утренним чаем, в моей семье прочли это сообщение. В страшной тревоге стали звонить по телефону в ВНИРО, но больше, чем сообщалось в газете, там не знали. Жена бросилась в Главсевморпуть к О. Ю. Шмидту, где ее несколько успокоили, сказав, что всем радиостанциям дано указание разыскивать в эфире «Политотделец», а начальнику фактории на Колгуеве организовать поиски судна или его экипажа, разослав несколько оленьих упряжек по берегам острова. Воспользовав-

шись связью с Каниным Носом, я, не предполагая, что в Москве все известно из газет, дал домой коротенькую радиограмму: «Здоров вчера высадился на Колгуев всем привет».

На третий день после нашей катастрофы, когда все мы были заняты перетаскиванием на берег навигационного оборудования и постройкой жилья, из-за прибрежных скал в вихре снежной пыли вылетела оленья упряжка, и каюр на всем скаку остановил стремительных оленей. Обрадовавшись, мы побежали к нему навстречу. Вдруг каюр развернулся и, тыкая зады оленей длинным хореем, помчался прочь. Мы были поражены: неужели испугался, неужели не понял, что у берега лежит гибнущее судно?

На другой день после этого странного посещения к нам приехал начальник фактории Седунов узнать, все ли живы и здоровы, не нуждаемся ли в чем-нибудь, и предложил свою помощь. Мы рассказали ему о своем недоумении при встрече с первым колгуевским жителем, но он объяснил, в чем дело. Оказывается, на острове строжайший сухой закон, но Седунов первому, кто нас найдет и сообщит об этом, обещал в премию бутылку спирта. Для сих мест это очень большая и совершенно исключительная награда. Опасаясь, как бы кто-нибудь его не опередил, ненец не стал терять ни минуты и во весь дух погнал свою упряжку на факторию, чтобы быть первым. Премию он выиграл, а по следам его нарт к нам и приехал Седунов. Наладив антенну, Васильев принял радиограмму, что к нам на помощь спешит траулер «Двина». Когда он приблизился миль на пятнадцать, я услышал по радиотелефону голос ее капитана, моего старого приятеля А. А. Егорова.

Теперь мы по несколько раз в день переговаривались с «Двиной» и через нее держали связь с Большой землей. Я предупредил Егорова, что близко к нам подходить опасно — мы не знаем положения каменистой банки, на которую сели, а рельеф дна здесь сложный.

Во время сильного волнения я с высоты прибрежных скал внимательно осмотрел в бинокль морское пространство, простирившееся передо мной, и понял, что нам очень повезло. Берег, у которого лежало на песке наше судно, делал пологую излучину, образуя бухту, а правее и левее нее далеко-далеко в море было видно, как пенятся буруны и опрокидываются гребни волн. Попади мы туда, корабль в щепки разбило бы на этих кошках, и тогда вряд ли кто добрался бы живым до берега. Егоров решил, когда лед отгонит от берега, послать шлюпку для промера глубин.

В нашем «доме», затянутом парусами, мы установили бак из бани, чтобы растапливать снег, потому что пресной воды нигде не было, и плиту из камбуза, соорудили нары из коечных сеток, навесили двери, снятые с корабля. Бак и плита топились бесперерывно, и в нашей квартире было сравнительно тепло, лишь под утро температура падала ниже нуля. Погода стояла

хорошая, день ото дня становилось светлее, морозы не более 19 градусов. Опасаясь ухудшения погоды, я рекомендовал зарыть на берегу якоря и тросами закрепить за них мачты, чтобы удерживать «Политотделец» в теперешнем положении, то есть днищем к морю. Однако сделать это сразу не удалось. Сильный ветер развел волнение, которое подмыло песок с наветренной стороны судна, и оно неожиданно перевалилось на другой борт, то есть палубой и надстройками к морю. Положение стало опасным, и все мы окончательно переселились на берег в палатку.

На помощь «Двине» пришел еще траулер РТ-88.

Егоров рассказал мне по радиотелефону, что предполагает завезти на «Политотделец» с обоих траулеров два ваера траловых лебедок и совместными усилиями стянуть его на воду, а перед этим сделать шлюпочный промер. Капитан Хренов подерживал такую идею, я же считал ее неосуществимой: подойти близко к берегу траулеры не могут, а с безопасного расстояния у них не хватит ваеров. Да и какая сила может стянуть «Политотделец», если с одного борта мы спрыгиваем чуть не прямо на песок, а под другим глубина всего около метра. Даже самый мощный пароход мог скорее разорвать его, чем сдвинуть с песчаного ложа. Но я считал бестактным вмешиваться в действия капитанов.

Так вот и жили — мы на пустынном берегу Колгуева, оба траулера далеко в море, они ярко мерцали в темноте звездочками своих огней.

Полыхали ли в небе северные сияния или снежные просторы острова заливал лунный свет — все было необыкновенно красиво и пробуждало в душе трепетный восторг перед величием природы. И в чистом белом мире чужеродным пятном выделяется темный силуэт палатки. Слегка просвечивает парусина, освещенная изнутри горящей лампой, да огненным шлейфом выются искры из печной трубы. А из этого убогого жилья, набитого людьми, перенесшими смертельную опасность, среди глубокой тишины раздаются взрывы веселого смеха. Вечерами по очереди вслух читали мы что-нибудь веселое из М. Зощенко, юмореску «Спектакль в селе Огрызкове», например. Это поднимало настроение, заставляло забыть о том, что в палатке тесно, что спим мы в полушубках, валенках и шапках, вплотную друг к другу, и если кто-нибудь поворачивается на другой бок, то неизбежно должны повернуться и соседи.

Однажды, когда сменившийся ветер отогнал от берега лед, с «Двины» выслали шлюпку для промера. Нырря в волнах, она медленно шла к берегу. Вот шлюпка легла промерным галсом к корме «Политотдельца». И то ли сплеховали матросы, то ли помешали грести сбившиеся у берега льдины и шуга, только ее поставило лагом к волне и выбросило на берег. Наша команда бросилась ей навстречу, войдя по пояс в воду, но в зоне прибоя ее захлестнуло и, выбираясь на сушу, все насквозь промокли. Так к обитателям палатки, где мы жили как сельди в

бочке, прибавилось шесть моряков, промокших и промерзших, которым надо было обогреться и обсушиться. Выбраться на свое судно мешала волна, очень крутая на мелководе, а вскоре снова появился лед и отрезал им путь к кораблю. Только через несколько дней, когда стих прибой, опять насквозь промокнув в ледяной воде, мы спровадили шлюпку с нашими гостями обратно на «Двину».

Все более плотный лед надвигался с востока, прижимаясь к острову, и траулеры отошли подальше в море.

Шлюпочный промер подтвердил, что стащить «Политотделец» с мели, а вернее даже не с мели, а с берега, невозможно, о чем штурман, производивший промер, и доложил своему капитану по радиотелефону. Дальнейшее пребывание «Двины» здесь становилось бессмысленным, и мы решили, что надо отложить спасение «Политотдельца» до лета, траулеру перейти к фактории Бугрино, нам выехать туда же и там перебраться на судно. Седунов прислал за нами целый караван оленей, и первой партией мы отправили в Бугрино наших гидрохимиков, компасы, секстаны, хронометры и все ценное навигационное имущество.

Через день пришла вторая партия оленьих упряжек, которая забрала всех. В палатке осталось пять человек присматривать за судном.

Когда мы прибыли в Бугрино, наши товарищи со всем имуществом уже переправились на траулер. Бухта была почти свободна от льда, и мы ждали шлюпку, но она почему-то задерживалась. Из-за входного мыса показалась полоса льда, быстро двигавшаяся с востока. Наконец от траулера отвалили шлюпки, но, пока они шли до берега, лед продвинулся в бухту, его прижало к острову, и, чтобы помочь шлюпкам добраться до суши, мы набросали на льдины доски и тащили их почти на руках. Команда шлюпок оказалась на берегу Колгуева в нашем обществе.

Бугрино было в те годы факторией Главсевморпути, где имелась школа и интернат для ненецких детей, фельдшерский и ветеринарный пункты, баня, склады, магазин, клуб с маленькой сценой, а в школьной канцелярии стоял любительский радиоприемник. Нас разместили в помещении клуба, куда притащили все имевшиеся койки, скамейки, а со склада — малицы, в которых люди устроились спать на сцене.

Проходил день за днем в ожидании, когда разредится лед, а он плотно забил бухту, все время двигался, не смерзался, и ни на шлюпке, ни пешком невозможно было добраться до судна. Траулер терпеливо ожидал нас милях в пяти от берега.

Лед несло и несло с востока, он подошел к месту стоянки траулера, навалился на якорный канат и оборвал его. Судну пришлось отойти в море. А мы не могли сообщить ему, что ждать нас бессмысленно, надо уходить домой как можно ско-

рее. Наконец с корабля сообщили, что подходят тяжелые льды, уголь на исходе, и он вынужден нас покинуть.

Ушел траулер восемнадцатого февраля с одним якорем, без спасательных шлюпок и с командой, сократившейся на десять человек.

Мы остались на зимовку до весны, не имея даже радиосвязи.

Но нужно было сообщить на Большую землю о нашем положении, описать состояние «Политотдельца», высказать свое мнение о целесообразности снять с него механизмы, когда образуются лед и волнение не будет мешать работам.

На северном берегу Колгуева находилась радиостанция, и я решил туда поехать. Седунов 26 февраля предоставил в мое распоряжение оленью упряжку с каюром. К вечеру мы добрались до его чума. В чуме был дощатый пол, в середине оставалось незастеленное досками пространство для костра, над которым висели на перекладине котлы для варки пищи. Вдоль округлых стен на полу лежали олени шкуры.

Собак выгнали, и они устроились между наружной и внутренней стенками чума, сшитого из оленьих шкур.

В чуме жили старик, мой возница, несколько женщин, ребят и молоденькая девушка, смуглая, черноглазая, поразившая меня своим румянцем и правильными чертами лица. Она была красива своеобразной экзотической красотой.

Хозяйка чума приготовила очень вкусное угощение — оленину, варенную в собственном жиру, и крепкий чай с морошкой. И тут я допустил непростительную ошибку, нарушив строгость сухого закона. Желая в свою очередь угостить хозяев, достал бутылочку спирта, взятую с собой на всякий случай в дальний путь по пустынной стране.

Разлил по чашкам, чокнулись, выпили. У хозяев с невычки быстро разгорелись глаза, они оживились и стали просить еще. Я налил понемногу. Но это их не удовлетворило. Я видел, что отказать невозможно, и отдал все оставшееся. Но и это не помогло. Я сидел в чуме, распахнув шинель, потому что было тепло. Никаких вещей со мной не было, бутылочку я достал из кармана шинели, и все видели, что там у меня больше ничего нет. И все же просьбы: «Дай кумка, дай кумка» — не прекратились. Я вышел на воздух в чудесную тишину ночи. Вскоре вышла и ненецкая красавица. Она приблизилась ко мне вплотную, взяла за лацканы шинели, подняла свое чудесное лицо, освещенное отблесками северного сияния. Я почувствовал, что она хочет что-то мне сказать. И не ошибся. Голосом нежным, как звук свирели, она сказала: «Дай мне кумка». Пропало все очарование, померкло небо! Я вернулся в чум. Там старик долго пел песни без мотива, без ритма, тянул их на одной скрипучей ноте. Под это пение я все же заснул.

Еще с вечера мы договорились, хотя старик плохо понимал по-русски, выехать до рассвета, чтобы поскорее добраться до радиостанции,— в пути ночевать негде, чума нет.

Проснулся я— уже светало. В чуме все крепко спали. Растолкав хозяина, я напомнил ему, что пора ехать. Он бормотал что-то невнятное и снова пытался заговорить о кумке. Я обозлился и, тряхнув старика как следует, крикнул: «Ехать, ехать надо, оленьки давай». В ответ он тихонько свистнул, в чум вскопчили остроухие, крючкохвостые собаки и, наострив уши, уставились на старика. Он спокойно и негромко что-то им сказал, они стремительно выскочили из чума, а старик опять завалился на оленьи шкуры.

Я опять принялся за старика, кричал, что надо ехать, а он бормотал в ответ совсем мне непонятное.

Что оставалось делать? Я нырнул в малицу и вышел наружу. Во все стороны покуда хватал глаз расстилалась холмистая заснеженная тундра. На север она полого поднималась к центральной высокой части острова, сливавшейся с таким же белесым небом, и нельзя было понять, где кончается земля, где начинается небо.

Из отверстия в верхушке чума пошел дым, значит, женщины проснулись и будут готовить пищу. Но при таких темпах когда же я уеду, когда доберусь до радиостанции?

Вдруг послышался неясный шум, как будто приближался порыв ветра в лесу. Вдали показалось серое пятно, затянутое снежной пылью. Оно как какой-то ком или облако катилось к чуму. Потом послышался хруст снега, непонятное пощелкивание, как звук кастаньет, и к чуму примчалось стадо оленей. (Позже я понял, что это пощелкивание издают рога, ударяясь друг о друга.) У чума олени остановились, их окружили собаки, не давая разбежаться. Стоило одному оленю выскочить из плотно сжатого стада, как за ним устремлялась собака и загоняла обратно. За этой погоней следили все псы, и если видели, что их товарищу не догнать оленя, другой пес тотчас бросался животному наперерез. И ни одному, даже самому быстрого, не удалось вырваться из-под строгой собачьей охраны. Вскоре олени смирились и, сгрудившись вокруг чума, стояли, опустив головы.

Началась ловля ездовых оленей с помощью ременного аркана, накидывавшегося на рога. Путь нам предстоял долгий и трудный, отбор производился тщательно, оленей осматривали, ощупывали и некоторых прогоняли. Так была подобрана сильная упряжка.

Наконец-то все готово.

Переночевав в жилье, сшитом из оленьих шкур, выспавшись на оленьих шкурах, позавтракав оленьим мясом, натянув оленью малицу, мы тронулись в путь, влекомые упряжкой оленей.

За нами увязались две собачонки.

Однообразно путешествие по зимней тундре, ничто не при-

влекает внимания, ничто не задерживает взор, и утомительно сидеть боком на нартах, не к чему прислониться, одна нога вытянута, другая опирается о полоз.

Выехали мы, конечно, с большим запозданием, скоро стало темнеть. Серое небо затянуто, звезд не видно, никакой дороги нет, нет и ориентиров.

Мне говорили, что ненцы обладают особым чутьем и инстинктивно ориентируются в заснеженных просторах. Но я жалел, что нет у меня карманного компаса, ему я верил больше.

Ночью зажглось северное сияние, сквозь тонкий слой облаков сполохи видны не были, но весь небосвод излучал мутный неопределенный свет, который не дает теней. При таком освещении теряется чувство времени, пространства, чувство движения. Не видишь ни снега, ни неба, кажется, что висишь в каком-то неведомом мире, в пустоте, а олени, постукивая рогами, покачивая задами, топчутся на месте, никуда не двигаясь. Это странное ощущение отсутствия бытия трудно передать словами.

Не знаю, долго ли мы так висели в неведомом пространстве, но вдруг олени исчезли, а вслед за тем и мы полетели куда-то вниз. Я понял — мы провалились, и сердце замерло от страха, что упаду на рога оленей. Но приснежился я мягко, головой воткнувшись в сугроб. Кое-как выбрался, почувствовал, что не ушибся, только оборвалась варежка, висевшая на шнурке. Рядом барахтались олени, невредимым вылез из снега и каюк.

Посмотрев наверх, мы увидели, что нависший карнизом надвигаясь под тяжестью оленей обвалился, и мы упали в узкую каньонообразную речную долину глубиной метров пятнадцать. Ее не заметили даже собаки и олени.

Все речушки на Колгуеве маленькие, врезаются они в скалы только вблизи берега моря. На середине острова, где нам и следовало ехать, никаких речушек нет. Значит, мы сильно сбились на восток и приблизились к морю. Вот тебе и врожденное чувство ненцев ориентироваться. Компас-то вернее.

Олени сбились в кучу, перепутали постромки, сделанные из сыромятной кожи. Долго мы их распутывали, обрезали и связывали вновь, пока не привели упряжь в порядок. Мерзла рука без варежки, и я частенько втягивал ее под малицу, чтобы согреть. Потом долго искал винтовку, утонувшую в снегу, и еще долго двигались мы вверх по каньону, чтобы найти место, где можно выбраться на плато. Наконец выбрались совершенно измученные хождением по глубокому снегу.

Да, много времени мы потеряли, отклонившись на восток от прямого пути, а потом проканителившись в злополучном каньоне с распутыванием упряжки.

Когда мы поднялись на плато, небо сжалось над нами: в разрывах облаков видна была Полярная Звезда, и, хотя в этих широтах трудно определить по ней точное направление, мы приблизительно узнали, где север.

К следующему полудню мы добрались до самой высокой

точки острова. Измученные олени больше не шли. Хотя их распрягли, они стояли около нас, опустив головы, а мы улеглись на нартах, совершенно обессиленные. Во все стороны открывался широкий горизонт, но кроме все той же заснеженной тундры ничего не было видно.

Неужели здесь, на открытом месте, придется заночевать? Не замерзнем ли?

Вдруг мой каюр стал внимательно всматриваться в даль.

— Олени, — сказал он.

А я ничего не видел в слепящем снежном мареве. Опять негромко произнес он своим собачкам какие-то магические слова, и они побежали в указанном им направлении. Лежа на нартах, я задремал. Меня разбудил каюр: собаки прыгнули нескольких оленей, и он просил помочь их поймать. Новых оленей запрягли, а переутомленных отпустили, но, когда мы отъехали, они все так же продолжали стоять на прежнем месте.

К ночи весь мир, в котором кроме нас и оленей ничего больше не существовало, снова растворился в неопределенной мгле. Опять пропало чувство времени и пространства. Но вот горизонт справа потемнел, мы приблизились к морю, значит, до радиостанции недалеко, но сколько еще ехать — бог его знает. Наконец я увидел долгожданную станцию, показалось, что она близко, что мы уже подъезжаем. Но что это? Совсем не строения, а небольшие камни. Почудилось! А теперь действительно видна радиостанция — и домики, и даже мачта с антенной. Сейчас подъедем. И снова ничего, все тот же снег, все те же перебирающие ногами и покачивающиеся на одном месте олени зады. От усталости и однообразной пустоты начались галлюцинации, они повторялись неоднократно. Вот опять она — радиостанция, те же домики, те же мачты. Ну нет, теперь меня не обманешь, я знаю, что кроме белесой пустоты кругом нас да и во всем мире нет ничего.

Олени остановились, мы подъехали к дому зимовщиков. Не веря счастью, слезаю с нарт, с трудом разгибаю одеревеневшую спину, поднимаюсь по ступенькам и открываю дверь в тамбур, потом в коридор, потом толкаю еще одну дверь.

Передо мной большая комната, полуосвещенная дровами, горящими в печке. Приехали мы глубокой ночью, часа в дватри, и обитатели дома, видимо, спали. Я окликнул. Кто-то вскочил с койки и засветил электрический фонарик. Увидев в дверях незнакомую фигуру, показавшуюся огромной, потому что поверх шинели я был одет в просторную малицу, он первое мгновение только светил мне в лицо и молчал.

— Кто вы, откуда? — наконец произнес он.

Я не успел ответить, как его осенило:

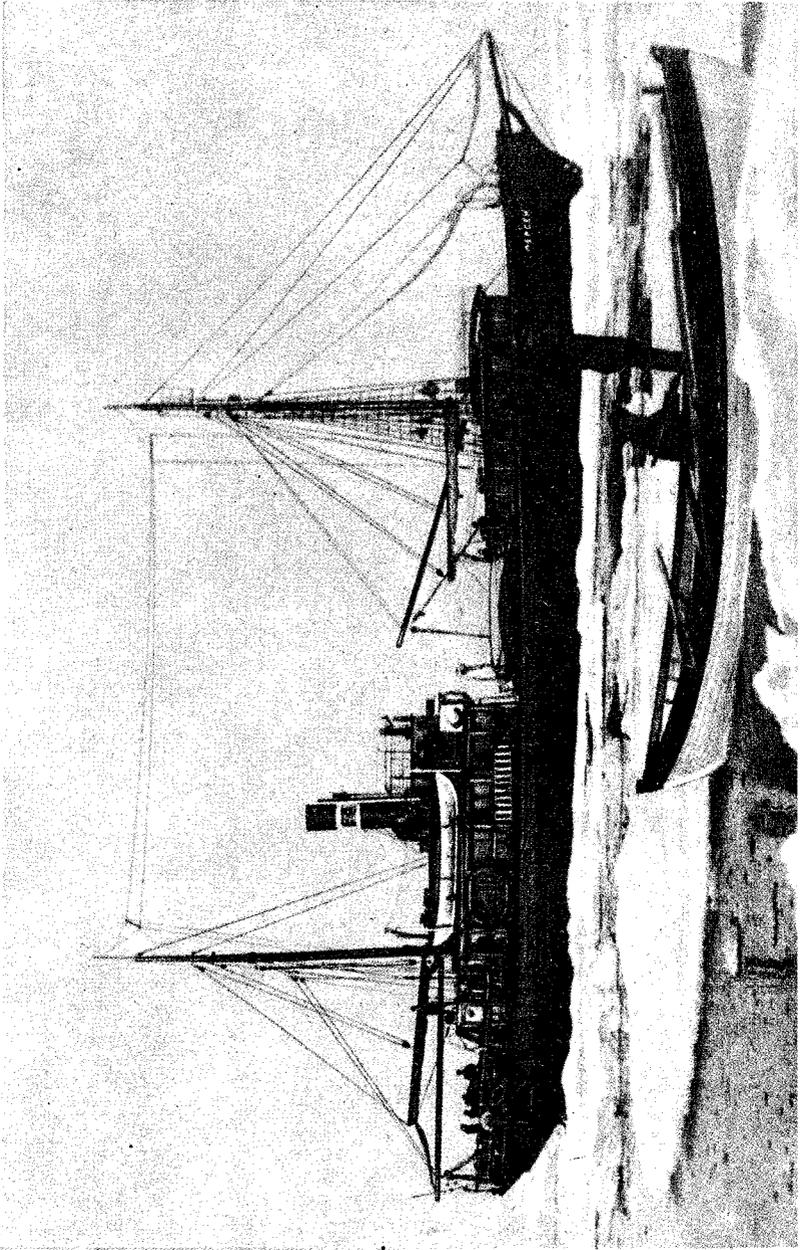
— Вы с погибшего корабля?

— Да!

— Боря, вставай, — закричал он кому-то, — приехал гость с погибшего судна!



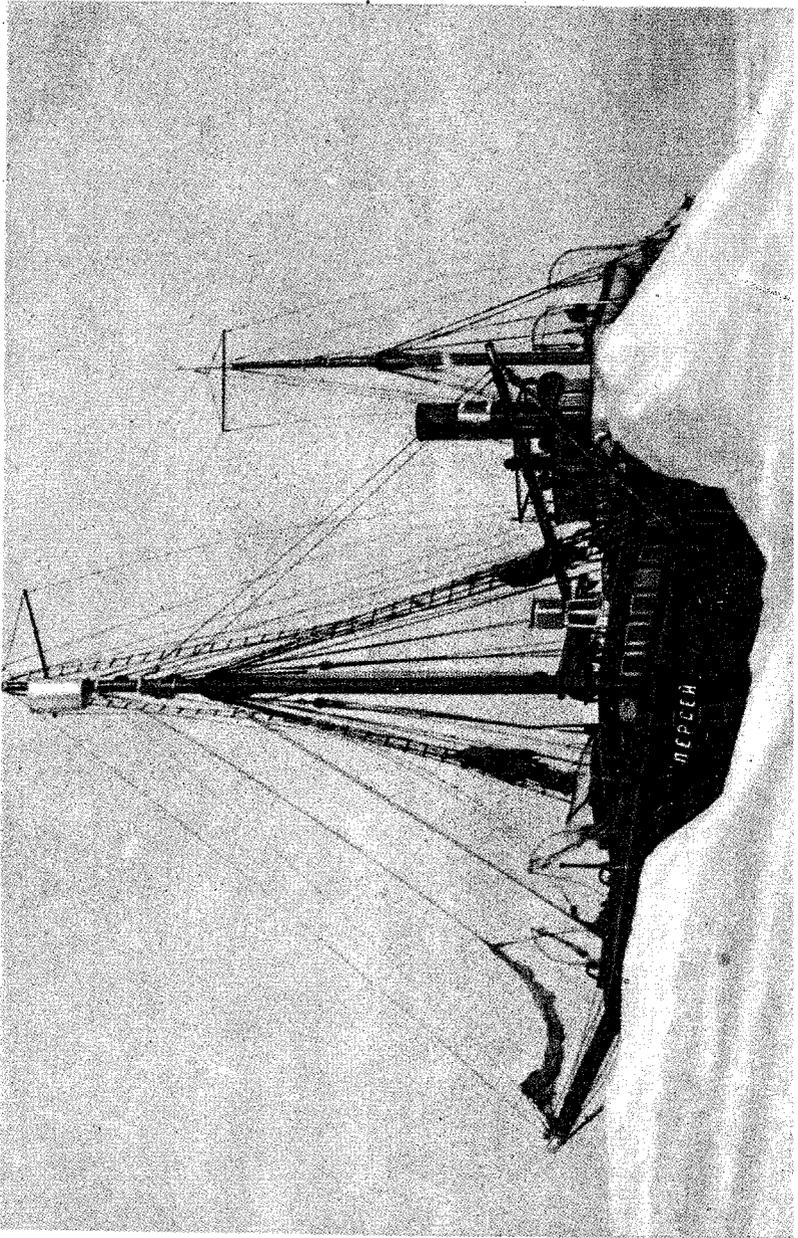
В. А. Васнецов на «Персее», 1931 год.



«Персей» во льдах  
Баренцева моря,  
1926 год.

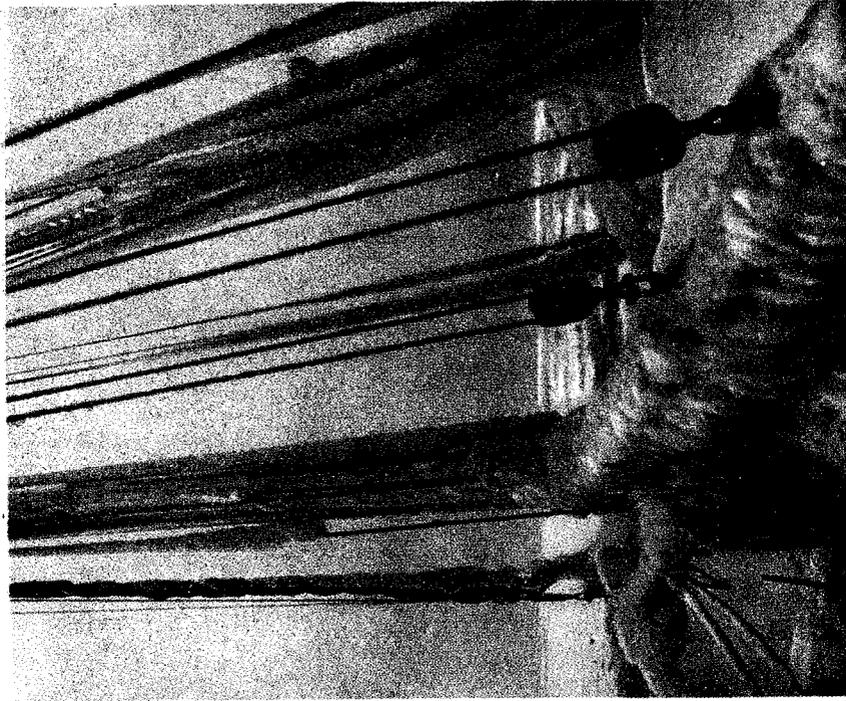
Васнецов и матрос  
Стрелков с трофеями.

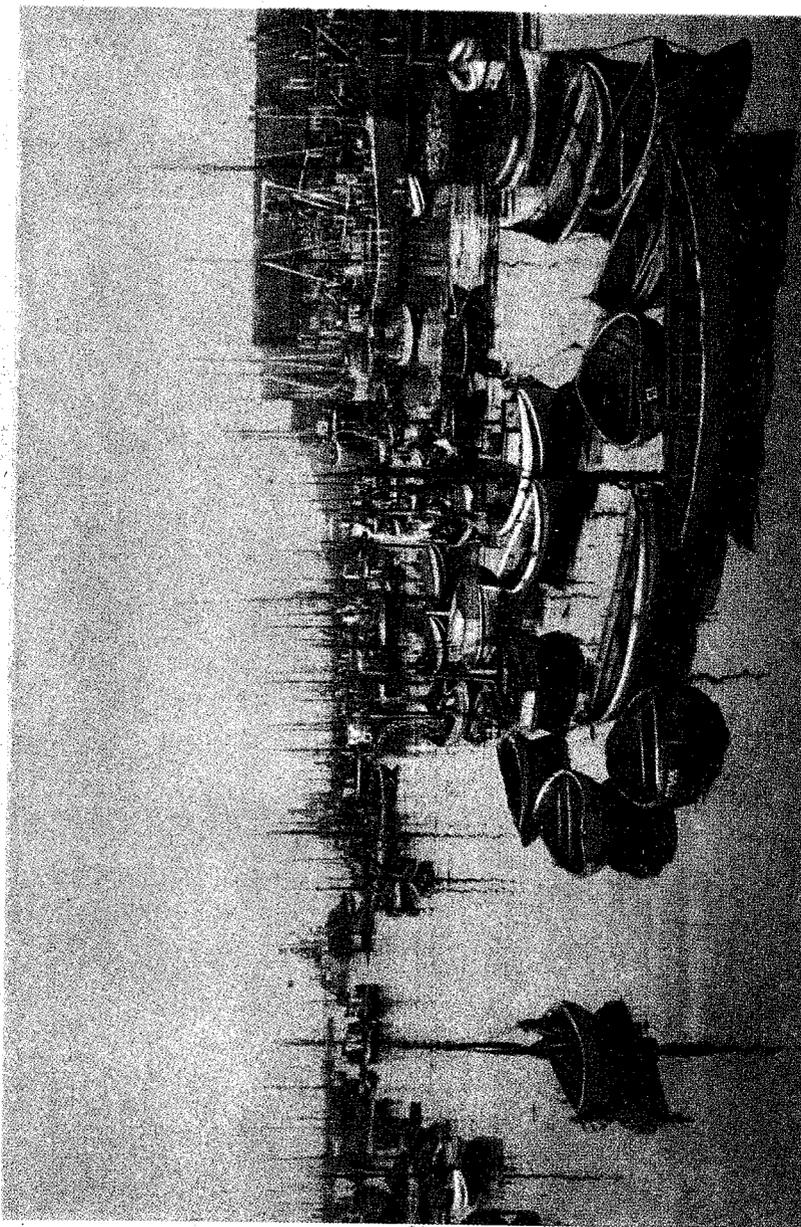




Во владениях белых  
медведей, 1927 год.

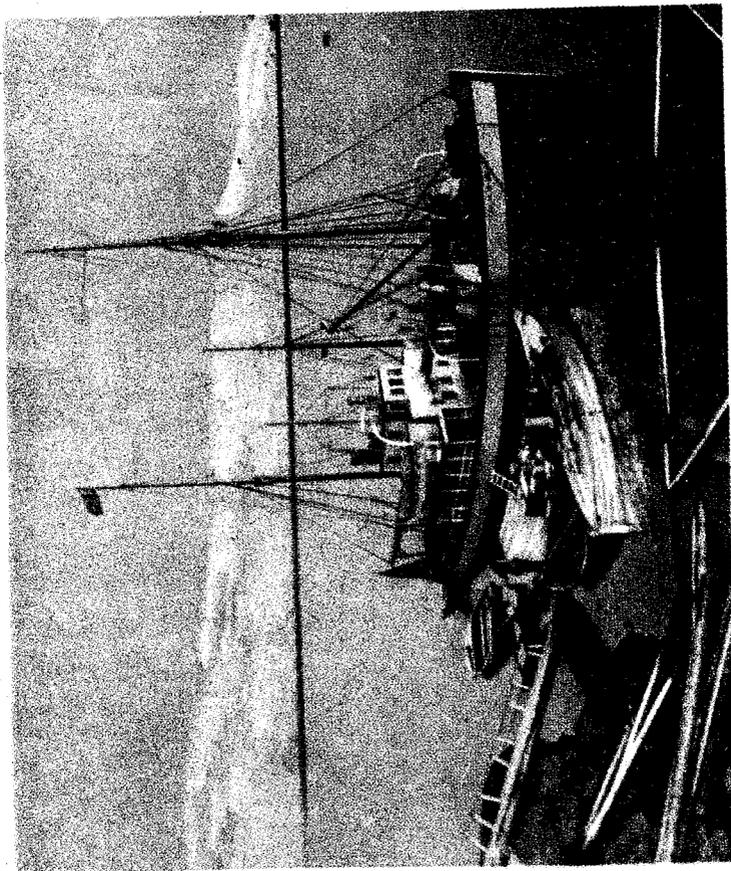
После зимнего шторма.





В гавани Вардэ. Вдали  
«Персей».

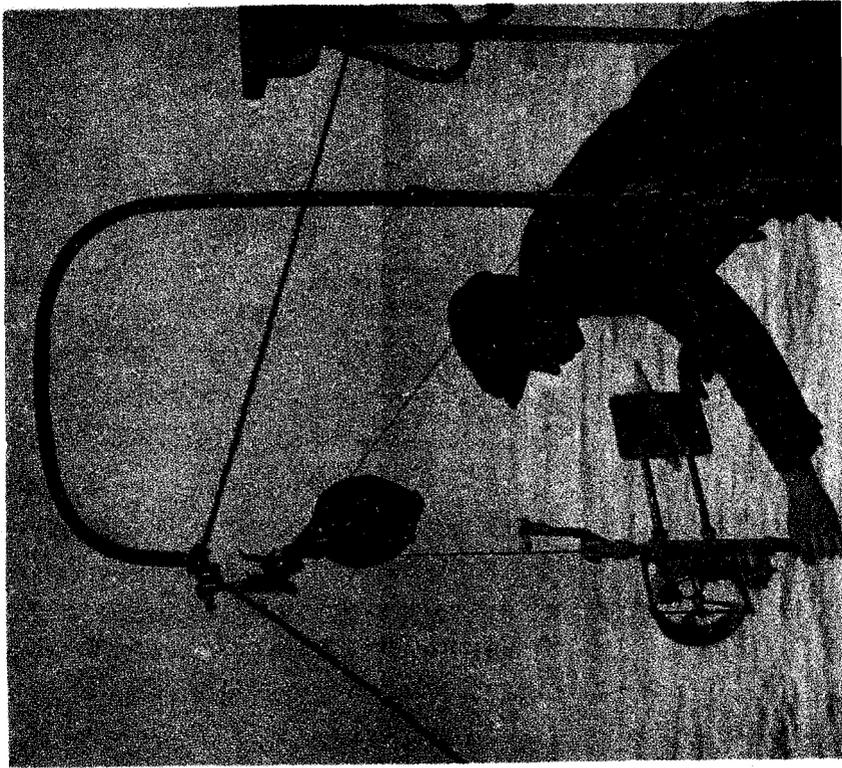
«Николай Клипович»  
у причала ГОИНа  
в Полярном.

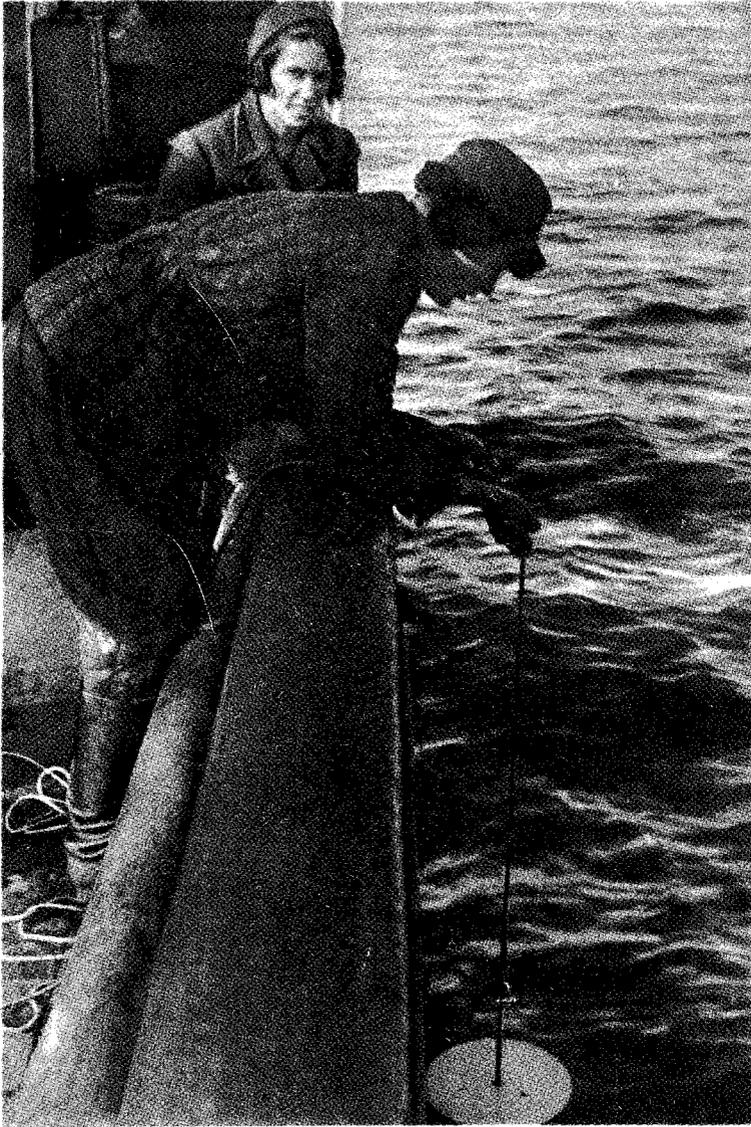




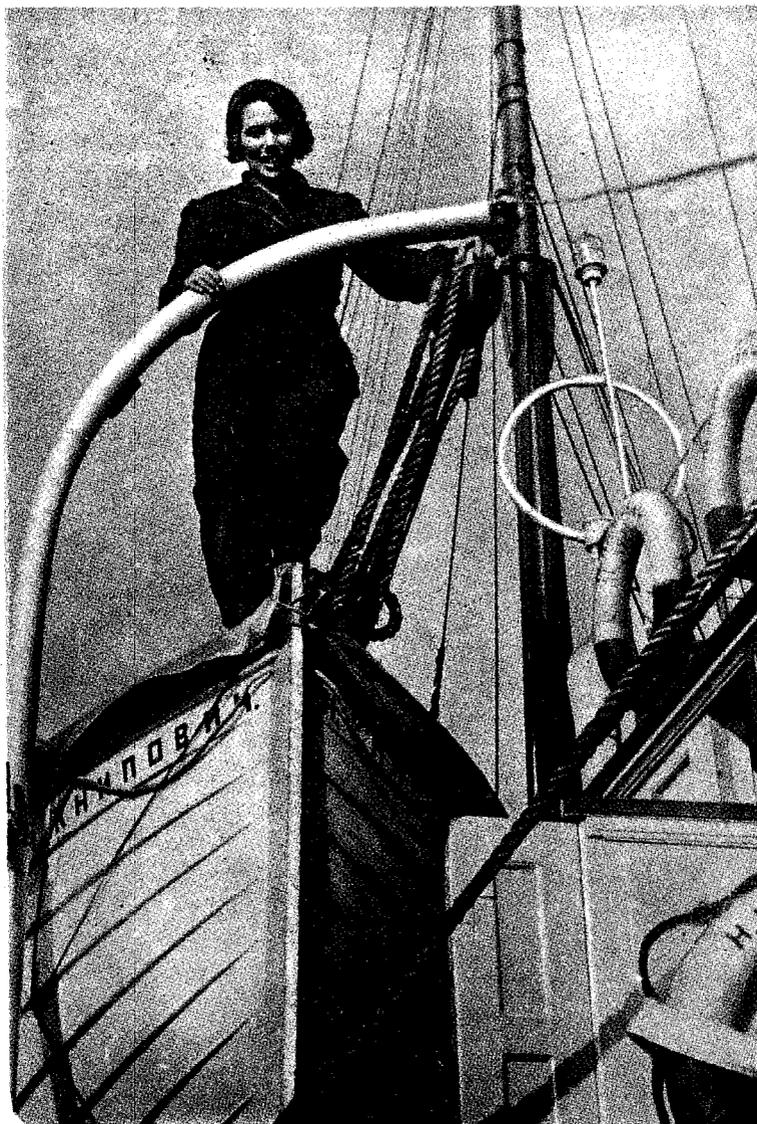
Команда «Николая  
Книповича», 1937 год.

Работы на «Николае  
Книповиче» с вертушкой  
Экмана.

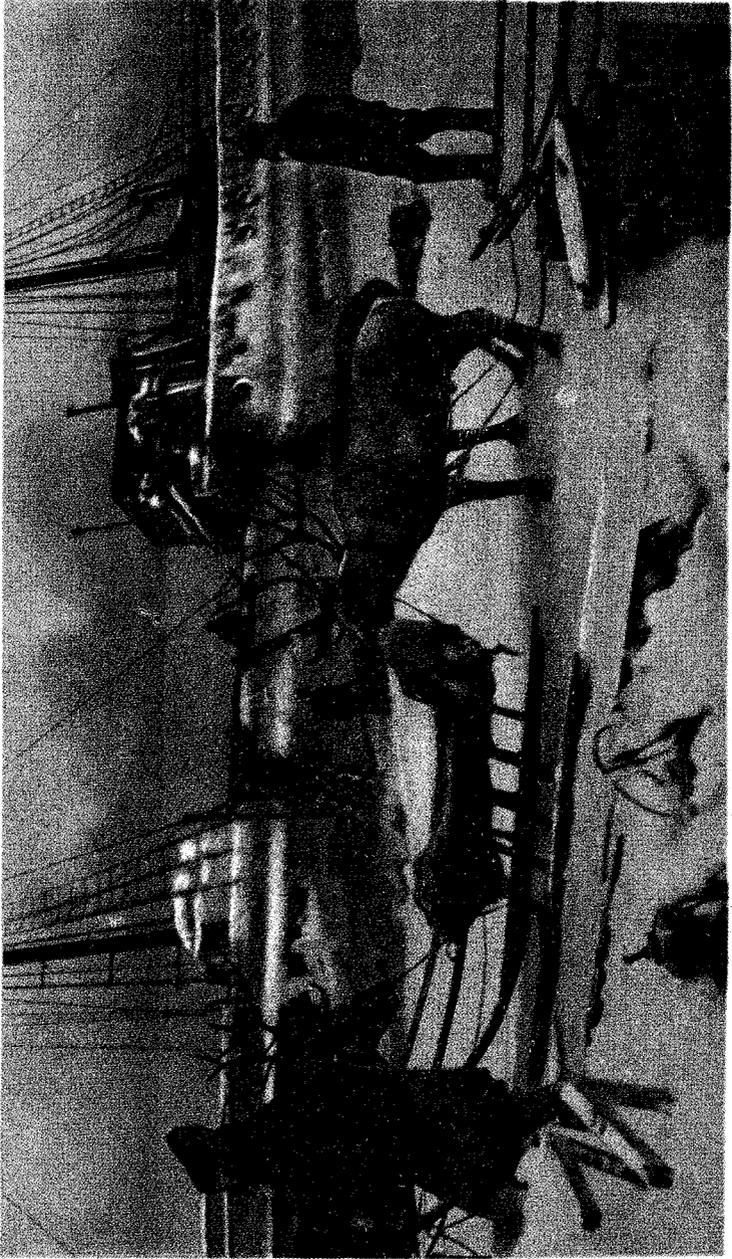




Определение прозрачности воды диском Секки.

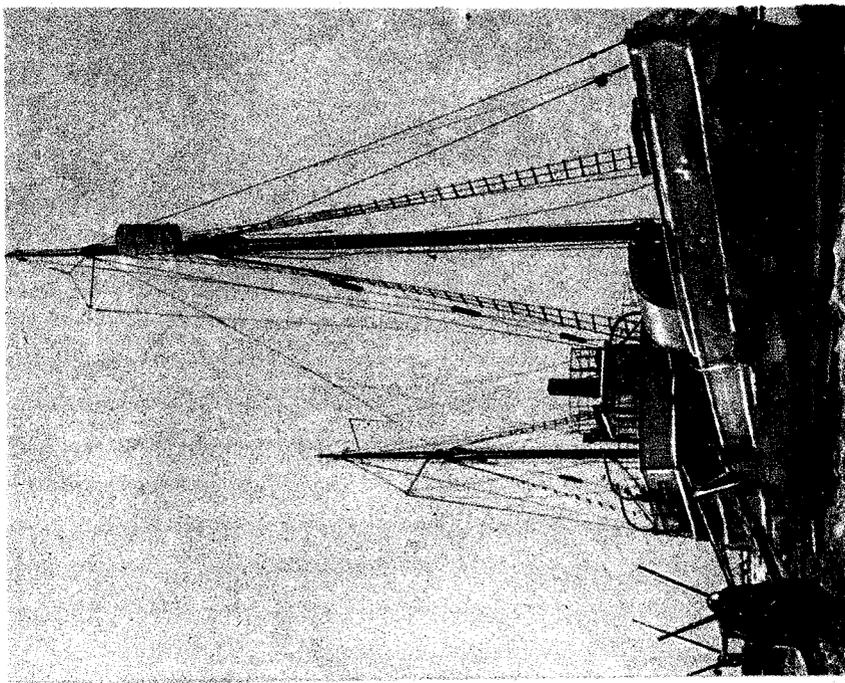


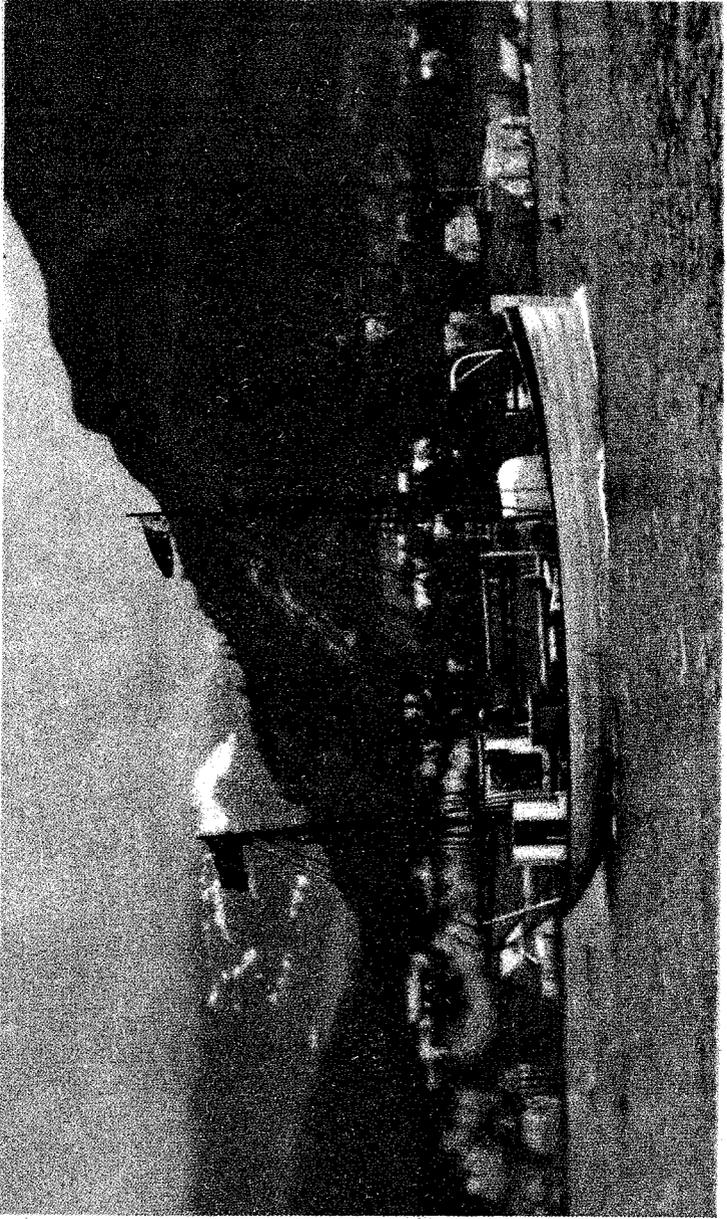
Младший научный сотрудник Е. К. Копылова на «Николае Книповиче».



«Политотделец» на  
прибрежных камнях  
острова Колгуев,  
1937 год.

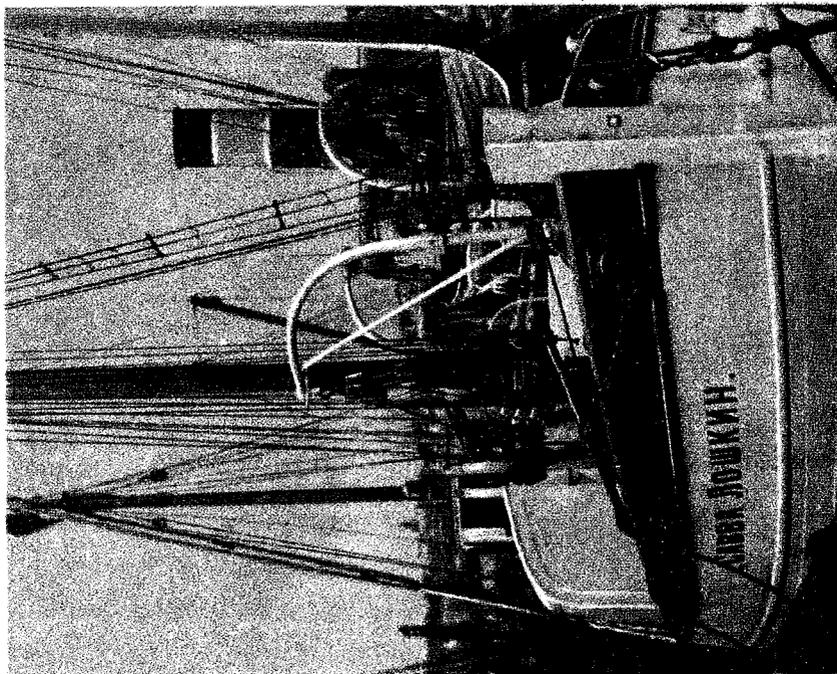
Экспедиционное судно  
«Омуть».





«Савва Лошкин» на  
ходовых испытаниях  
в Тромсё.

«Савва Лошкин» у  
причала.





Капитан дальнего плавания С. В. Попов, много лет плававший на «Николае Книповиче» и других кораблях ГОИНа.

Подошел и второй обитатель комнаты, совсем молоденький метеоролог. Услышав шум, пришли зимовщики и из других помещений, прибежал начальник зимовки. Появление постороннего человека с полными карманами интересных новостей — большое событие на полярной станции.

С меня стянули шинель, валенки, дали теплые туфли, принесли портвейн, вино, стали жарить яичницу в печке. Накормили каюра, дали ему целую кружку портвейна, и он, не снимая малицы, уснул, сидя на полу, прислонившись в углу. Не выдержав потока вопросов, я тоже уснул, вытянувшись в кресле.

В тепле моя правая рука стала зудеть, покраснела и опухла. Я не заметил, что обморозил ее, возясь в снегу с оленьей упряжью. Лекпом станции лечил меня потом, делая перевязки из витаминизированного рыбьего жира, сильно пахнущего ворванью.

Зимовщики были очень внимательны и радушны, я с удовольствием провел у них несколько дней, передал на Большую землю множество радиogramм, в том числе и со своим мнением о положении «Политотдельца». Оно заключалось в следующем. Спасти судно невозможно ни при каких обстоятельствах. Необходимо воспользоваться временем и, пока лед защищает корабль от прибоа, выпилить кусок борта в ширину машинного отделения, отвалить этот кусок корпуса на берег, использовать его как основу для помоста. Снимать все механизмы, трубопроводы, разобрать главный двигатель и по частям вытащить его на берег. Снять лебедку, брашпиль, бронзовые иллюминаторы, латунные поручни, винт и вообще все, что возможно, и таким образом спасти все ценное. А для постройки нового корпуса, заканчивалась радиogramма, лесоматериалов в нашей стране достаточно.

Это мое особое мнение не было принято во внимание, и из Гидрографического управления Главсевморпути сообщили, что работы по снятию «Политотдельца» будут поручены ЭПРОНу.

Вскоре за мной прислали оленью упряжку, чтобы вывезти в Бугрино, и я вернулся в наш перенаселенный клуб.

Безделье во время зимовки недопустимо, оно разлагает дисциплину, портит настроение и характер. Чтобы избежать этого, мы организовывали учебу, обязательную для всех, как несение вахты. Одни должны были учиться, другие учить. Для матросов велись занятия по техминимуму, для малограмотных, хотя их было два человека, — по русскому языку, для всех — лекции по географии, истории, математике.

Вечерами читали вслух что-либо из классической литературы или же А. Т. Морозов, организовавший для желающих кружок, обучал танцам. Каждый был достаточно занят, скучать не оставалось времени.

Приближалась весна, солнце пригревало все сильнее и сильнее, дикими голосами закудахтали в тундре белые куро-

патки. В послеобеденные часы я приспособился отдыхать, лежа в малице на крыше одного из домиков собачьего городка.

Забирался ко мне и укладывался рядом мой любимец, огромный черный ездовой вожак.

Однако с весной многих потянуло домой, люди стали раздражительными, угрюмыми, все устали от ужасной тесноты, ведь в одной комнате нас жило двадцать семь человек.

Я считал, что сидеть в Бугрино придется, пока не вскрыется море и не подойдет корабль. Другие же требовали принять какие-либо меры или хотя бы выяснить, когда собираются вывезти нас с острова.

Из лагеря у места гибели «Политотдельца» радист Васильев установил надежную связь с ближайшей радиостанцией Канин Нос, и один из особо нетерпеливых сотрудников выразил желание пойти туда на лыжах передать радиogramмы. Я не мог отправиться в дальний лыжный поход — болела рука. Не имея оснований этому препятствовать, я отпустил его, но не одного, а с матросом, хорошим лыжником, поручив передать мою радиogramму о ледовом состоянии на море.

По-видимому, этот сотрудник передал какие-то радиogramмы от себя, так как возвратившись, сообщил, что при первой возможности за нами придет ледокольный пароход «Малыгин», находившийся на промысле морского зверя в Горле Белого моря.

Однажды в середине мая кто-то вбежал утром в наше жильё с ликующим криком: «Пароход на горизонте!»

Действительно, на море был виден дым, а в бинокль я узнал «Малыгина», на котором плавал в ранней молодости. Начались лихорадочные сборы, стали запрягать нарты.

«Малыгин» стоял на якоре за кромкой льда, покрывавшего бухту. Разбивать лед было бы опасно — бухта мелководная, много неизвестных банок.

Мы распрощались с жителями, так гостеприимно принявшими нас в своем поселке, с капитаном, старшим помощником, старшим механиком и несколькими членами команды «Политотдельца», которые оставались на острове до прибытия партии ЭПРОНа.

Под лай собак и стрельбу из ружей спустились мы на лед бухты, по которому предстояло пройти миль восемь. Сначала лед был плотным и собаки весело тащили нарты. Потом стали попадаться трещины, потом полыньи. Ближе к кромке лед оказался крупнобитым, дрейфующим. Пришлось помогать собакам, некоторые проваливались, я сам окунулся в снежное месиво почти по пояс. Чем дальше, тем труднее становилось продвигаться по льду, мы выбились из сил и поняли, что до «Малыгина» не доберемся. К счастью, с ледокола выслали две шлюпки, которые протолкались в лед насколько возможно. Белые, они сливались с блестящим снегом, и мы разглядели их, когда подошли совсем близко.

Вот наконец мы на палубе корабля, так давно мне знакомого.

— Вас приглашает к себе капитан,— сказал мне матрос.

Гремя обледеневшими брезентовыми брюками, я поднялся в его каюту. Каково же было мое удивление, когда я увидел А. Г. Карельского, моего старого знакомого, несколько навигаций плывавшего на «Персее» сначала практикантом, а потом штурманом. От неожиданности я довольно глупо воскликнул:

— Александр Гаврилович, как вы сюда попали?

— Да вот плаваю тут капитаном,— со своим неизменным медлительным спокойствием произнес он,— расскажите лучше, как вы туда попали? — произнес он, указывая рукой в сторону острова.— Ну и вид у вас, садитесь на стул, отдохайте и рассказывайте, да нет, не в кресло, а на стул,— добавил он,

Действительно, вид мой совсем не подходил к мягкому плюшевому креслу, к блестящей, комфортабельной капитанской каюте.

— Промерзли? Согревайтесь! — Он поставил на стол графин с водкой,— сейчас принесут поеть,— и нажал кнопку звонка.

В каюту вошло молодое изящное создание в черном платье, с кружевной наколкой на голове.

— Это начальник научной экспедиции с судна, которое разбилось у острова,— отрекомендовал он меня,— принесите нам поеть, ему как можно больше,— распорядился капитан.

— Вот это жизнь,— подумал я.

Создание очень скоро принесло огромный бифштекс с луком и всякие закуски, о существовании которых я давно забыл.

— А теперь подотрите под начальником лужу,— сказал капитан.

Я смутился. С моих оттаявших брюк под стулом действительно натекла большая лужа.

Неожиданная встреча с А. Г. Карельским воскресила в памяти связанное с ним забавное событие. В двадцатые годы наш флот был очень малочисленным и многие выпускники мореходного училища вынуждены были плавать матросами. Такая участь постигла и Александра Гавриловича. Имея штурманское свидетельство, два года плывал он на «Персее» матросом, пока не появилась вакансия. Однажды, в 1926 году, возвращались мы под парусами домой из дальнего похода. Уголь был на исходе, и ради экономии пара, который только чуть-чуть поддерживали в котле, была отключена рулевая машинка и даже радиатор в штурвальной рубке.

На вахте за ручным штурвалом стоял Карельский. Как всегда в таких случаях, в помощь рулевому назначался кто-либо из старых сотрудников экспедиционного состава. На сей раз вахту нес А. Д. Старстин, находившийся в штурманской рубке, отделенной от рулевой тонкой перегородкой.

Ветер дул свежий, «Персей» шел хорошо, слегка накренившись. Вдруг послышался негромкий и спокойный голос Карельского: «Войдите сюда кто-нибудь». Старостин вошел в рулевую и поразился: Александр Гаврилович стоял вверх ногами, одной рукой держал штурвал, другой упирался в палубу. «Помогите мне освободиться», — произнес он.

Оказывается, волна ударила в перо руля и ручной штурвал неожиданно резко повернулся. Его палец (рукоятка) попал под крепкий ремень, которым был подпоясан полущубок рулевого, перекинул его на другую сторону и поставил на голову. «Как ни старался освободиться сам, — оправдывался он, — никак не получалось, обе руки заняты, не мог растегнуть пряжку ремня, пришлось звать на помощь».

Этот смешной эпизод настроил нашу беседу на воспоминания о прошлых плаваниях, о людях, с которыми мы тогда работали или встречались. Как стремительно пролетели эти годы!

Угощая меня, Александр Гаврилович сказал, что, когда «Малыгин» выйдет из льдов, мы пересядем на спасательное судно «Буревестник», вышедшее из Мурманска. И действительно, выбравшись из льдов, мы увидели его на горизонте. Море было спокойным. С «Малыгина» мы перешли на палубу маленького, но шегольски чистого спасательного судна.

По-видимому, расспросив у чумазых и обтрепанных своих пассажиров, кто начальник, ко мне подошел капитан «Буревестника» и сообщил, что он должен вручить мне посылку и телеграмму, извещающую о переводе в мурманский банк на мое имя значительной суммы денег на непредвиденные расходы экспедиции, которые могут возникнуть на берегу.

Посылка состояла из двух ящиков: в одном — колбасы и всякие копчености, в другом — печенье, шоколад, конфеты и несколько бутылок портвейна. Я велел распределить эти деликатесы между нашими людьми и командой спасательного судна.

Капитан устроил меня в своей каюте на диване. Я мог принять ванну и, подумать только, спать по-настоящему, раздевшись, на чистых простынях! Это было необычайно приятно.

А впереди — берег со всеми благами цивилизации, встреча с семьей, беспokoившейся о моей судьбе.

Но радужные перспективы омрачала тревога, усиливавшаяся по мере приближения к берегу. Все же корабль потерял безвозвратно, я был в этом уверен и не тешил себя надеждами на его спасение. Правда, в навигационном отношении район плавания был тяжелым, малоисследованным, к тому же — полярная ночь и пурга.

«Буревестник» медленно подходил к мурманской пристани. Как обычно, на причале стояли пограничники в зеленых фуражках. Началась проверка документов.

Распроцавшись с командой, все мы отправились в гостини-

цу. После тишины и покоя на Колгуеве Мурманск показался большим и шумным городом.

Предстояло множество всевозможных дел, в первую очередь надлежало обеспечить деньгами и документами тех, кто сразу отправлялся по домам. Но как получить деньги в банке? Правой рукой я не владел, а подпись левой никуда не годилась. Наконец я расписался в присутствии трех банковских служащих, которые заверили, что это сделал действительно я, а не курица лапой.

Жарким утром во второй половине мая поезд из Мурманска подходил к московскому перрону. Еще издали увидел я встречавших меня мать, жену и сынишку. Они напряженно всматривались в окна медленно проползавших вагонов. Я стоял на площадке и энергично махал им рукой. Почему же меня не заметили? Поезд остановился, а они пошли дальше вдоль вагонов. Я побежал за ними и окликнул. Они обернулись, в полном недоумении уставились на меня и наконец-то узнали. Одет я был не по московской погоде — в шинель и меховую шапку. Но не одежда меня замаскировала, они предполагали увидеть потерпевшего кораблекрушение изможденного страдальца, а перед ними стоял румяный, сильно загоревший, кругломордый я и как будто совсем не я.

Таким здоровым и пополневшим они меня никогда не видели. А причиной этому были размеренная жизнь, чистый воздух, простая пища и чудесное блюдо «строганина» — оленье мясо, закаменевшее на морозе. Острым ножом настрагиваешь его тонкими завитками, как древесные стружки, присолишь, приперчишь, польеешь соусом «кетчуп», имевшимся у нас в изобилии, и стружки тают во рту, как мороженое. Ничего не стоит съесть фунт такой строганины, даже не почувствовав сытости, а организмом усваивается она полностью, в этом я убедился на личном опыте.

Летом 1937 года около места гибели «Политотдельца» был определен астрономический пункт. Вычисления показали, что берег острова нанесен на карте неправильно, ошибка составила приблизительно пятнадцать миль. Потом в Москве на заседании аварийной комиссии и в морском арбитражном суде эти данные имели решающее значение. Описав обстановку в момент аварии, я подтвердил правильность действий капитана, и он был признан невиновным в гибели корабля.

Рука моя полностью поправилась, и только несколько месяцев я носил в кармане теннисный мячик, усиленно тискал его, чтобы восстановить силу мускулов.

Все это вспомнилось мне, когда я нашел в дальнем углу ящика моего письменного стола забытый коробок спичек, тщательно упакованный в резиновый мешочек и восковую бумагу в ту ночь смертельной опасности, тридцать пять лет назад, когда волны били наш корабль о каменистое дно у пустынных берегов острова Колгуева.

## Злополучный „Омуль“

Экономическое развитие северных окраин страны настоятельно требовало изучения и освоения морских пространств восточнее полуострова Канин.

Недолгим было мое пребывание в отпуске. Не успел я насладиться летним отдыхом на берегу Оки в Тарусе, как меня отозвали.

Морской части Индигской экспедиции ВНИРО передавалось только что построенное в Архангельске судно. «Омуль» оказался деревянной моторно-парусной шхуной водоизмещением не более 150 тонн, предназначенной для дрейфтерного<sup>1</sup> лова и не приспособленной для плавания во льдах. Но выбора не было — пришлось принять судно, своими силами произвести некоторые переделки, чтобы разместить научных сотрудников, и оборудовать лабораторию.

В сентябре — октябре 1937 года корабль в Чешской губе под руководством В. А. Леднева выполнял гидрологические и гидрохимические (М. В. Федосов) исследования. Плавание на малоприспособленном для работы судне было трудным, к тому же у восточного берега Чешской губы «Омуль» сел на мель в сизигийную воду, а в квадратуру<sup>2</sup> совершенно обсох, так что в отлив можно было по штормтрапу сходить на берег, не замочив ног. Больших хлопот стоило стащить его на воду в следующей сизигийный прилив через две недели. Поздней осенью, по возвращении судна в Архангельск, пришлось приспособлять его для исследовательских целей: переделать помещение трюма под лабораторию и каюты для сотрудников экспедиции, а на месте люка установить световой кап с вентиляцией. Кроме того, выяснилось, что течет дейдвуд, надо было поставить судно в док и устранять эту неисправность.

«Омуль» был исключен из списка судов Севгосрыбтреста, имеющих плановое промысловое задание, а потому переоборудовали его весьма медленно. Мы рассчитывали осенью выйти в Печорское море, но время шло, а судно все не было готово.

---

<sup>1</sup> Лов рыбы специальными сетями, которые выставляют в море.

<sup>2</sup> Прилив вызывается притягивающим воздействием солнца и луны на воды Мирового океана. Когда положение светил по отношению к земле становится таким, что их приливообразующие силы действуют в одном направлении — суммируются, наступает наибольший прилив. Он называется сизигийным.

Когда силы луны и солнца действуют в противоположных направлениях, как бы мешают друг другу, уровень поднимается незначительно. Это называется квадратурным приливом. Если судно село на мель в квадратуру, то, дождавшись сизигия, его легко снять с мели.

На Северной Двине уже появился лед, он мог задержать нас в Архангельске до будущего лета, и мы с капитаном решили поскорее перейти в Мурманск и там заканчивать работы по переоборудованию.

На должность капитана «Омуля» был приглашен Сергей Васильевич Попов, опытный судоводитель, плававший на экспедиционных судах «Николай Книпович», «Персей», руководивший вместе со мной в Норвегии достройкой «Саввы Лошкіна». Судно наше считалось стоящим в ремонте, а потому команда была не укомплектована, должность старшего штурмана оставалась вакантной. Только по нашему настойчивому требованию отдел кадров за два дня до выхода в Мурманск прислал штурмана, рекомендовав назначить его старпомом. М. В. и Л. Н. Федосовы, руководившие оборудованием гидрохимической лаборатории, уехали в Москву, и из экспедиционного состава на корабле остался лишь мой помощник гидролог Р. В. Лагранж.

Наконец утром 1 декабря под проводкой РТ-83 вышли в путь. Высадили лоцмана на Северо-Двинский плавучий маяк, и вскоре скрылся в сумерках его оранжевый корпус с громадными буквами «СД» на борту.

И вот я снова в море, полной грудью вдыхаю морозный воздух, насыщенный соленой влагой. Пологая зыб слегка покачивает судно. Тихо, ветра почти нет. Гаснет закат, на чистом небе появляются первые звезды, к ночи яркие мерцающие светила усеют весь небосвод. Как величественна вселенная и как умиротворяюще действует это величие не человеческую душу! Стоя на мостике, я наслаждался привольем морских просторов.

Усталость хлопотливых дней давала себя знать. Пройдя Мудьюгский маяк, капитан сдал вахту штурману. Я тоже спустился в каюту, еще пахнущую масляной краской, впервые растянулся на койке, застланной новым подкрахмаленным бельем, и, предвкушая три дня беззаботной жизни, крепко уснул.

Не знаю, сколько я проспал, только внезапно проснулся от легкого толчка и поднялся, еще не соображая, что произошло. Толчок тут же повторился — я понял, что судно коснулось дна. Я выскочил на палубу. То, что я увидел, меня ошеломило — впереди по курсу горел яркий огонь маяка, настолько близкий и сильный, что освещал все судно, а мы, не сбавляя хода, шли прямо на него.

Попов, каюта которого находилась непосредственно под мостиком, был уже наверху и кричал рулевому: «Что вы делаете, идете прямо в берег, ведь это Инцы, Инцы! Лево на борт, быстро лево на борт!» Судно покатило влево, но тотчас же крепко ударило о дно, еще и еще раз, и остановилось. С полного хода мы сели на камни.

Несколько часов назад зыбь была легкой, а теперь с севера катились высокие пологие валы, медленно поднимали судно и

били о камни. Попробовали сойти с камней задним ходом — судно не сдвинулось. Запустили красные ракеты — сигнал бедствия. Ни с моря, ни с берега никто не отозвался. От сильных ударов о дно в аппаратуре что-то стяхнулось, и радиостанция не работала. Радист, совсем еще мальчик, был настолько взволнован, что не мог понять причину неполадки.

Темной ночью корабль било о камни, а совсем рядом маяк то ярче, то слабее светил холодным безразличным лучом. Но почему не прикрывает нас от зыби изгиб Зимнего берега?

Заглянули в справочник маяков и знаков Белого моря. О боже, ведь это совсем не Инцы, а Пулонгский на Терском берегу Горла Белого моря!

Капитану, проснувшемуся при первом толчке, показалось, что спал он совсем мало, что за это время можно было пройти только до Инц. Спросонья, увидев огонь маяка так близко по носу, он решил, что это и есть Инцы. Но светил Пулонгский маяк; повернув влево, мы пошли прямо к берегу и с полного хода выскочили на камни.

По-видимому, новый штурман не учел отливного течения. А может быть, и лаг, еще не опробованный, давал неточные показания. Но как же получилось, что увидев маяк, он не сменил курса, а продолжал идти прямо на огонь? Предположим, что он задремал. Но ведь кроме него на руле стоял матрос — он не мог задремать и тоже должен был видеть маяк в непосредственной близости прямо по курсу — и никак на это не реагировал.

Выяснить все обстоятельства нам не удалось. На несчастье, зыбь усиливалась и нещадно била «Омуль» о камни. Прибежал радист и радостно доложил, что связался с Архангельском, который запросил наши координаты. Теперь мы могли дать ему действительное местоположение судна: под маяком Пулонгским на камнях. Архангельск ответил, что на помощь выходит спасательное судно «Северянин», но дойдет оно не ранее следующего вечера, а РТ, который должен был нас сопровождать до Иоканги, тоже сел на камни невдалеке от места аварии «Омуля».

Прошла страшная ночь; когда рассвело, стало видно, что вокруг судна — лед, плавают щепки и на наших глазах всплыл совсем измочаленный фальшкиль. Из машины поднялся механик и доложил, что выперло кверху анкерные болты, которые крепят фундамент двигателя к обшивке днища судна. Это означало, что доски обшивки размочалило о камни, особые наружные шайбы анкерных болтов вдавило в дерево, а их верхние концы с гайки поднялись над рамой двигателя на восемь сантиметров, то есть ослабло крепление его к корпусу судна. Кроме того, нарушилась линия гребного вала и механик предупредил, что машину можно будет запустить на короткое время только в самый решающий момент.

Опасаясь, что до прихода спасательного судна корпус протрет насквозь и «Омуль» затонет, мы решили еще раз попробовать самостоятельно сойти с камней.

Начали выбрасывать балласт за борт, а частично — складывать на палубе у одного борта, чтобы создать крен. Рассчитали по ежегоднику, когда у Пулонги наступит полная вода, к этому времени выкачали за борт запас пресной воды и прогрели двигатель. В нужный момент дали ход машине. Сначала ничего не получилось, но вот подошел высокий вал зыби, приподнял корабль и мы немного сдвинулись.

Так еще и еще раз, наконец мы сошли с камней. И тут же обнаружили, что судно не может управляться. От ударов о камни обломилась опорная пятка баллера руля, при движении судна его перо всплыло и не потерялось только потому, что его удержали ограничительные цепочки. Маневрировать было невозможно, и отойдя только на более глубокое место, отдали якорь. На всякий случай стали сооружать фальшивый руль, а вечером на горизонте увидели густой дым. Шуруя вовсю, к нам на помощь шел не «Северянин», а «Спасательный-2». Течь в корпусе нашего корабля оказалась значительной, однако помпы с ней справлялись. Взяв «Омуль» на буксир, «Спасательный-2» потащил его в Архангельск. На Двине уже стоял лед. Добуксировав «Омуль» 5 декабря до пристани аванпорта Экономия, он нас тут и оставил. Буксировать судно с сильно поврежденным корпусом сквозь лед до судоремонтного завода в Соломбале было опасно, оно могло затонуть.

Так бесславно закончилось плавание «Омуля» как научно-исследовательского судна.

Много лет плавал я на северных морях. Не раз испытывал грозную опасность и в тяжелых льдах, и в водах далеких неисследованных земель. Переживал и пожары на корабле в открытом море, вдали от берегов. Но все заканчивалось благополучно.

А вот этот год стал для меня роковым. В начале — авария «Полиототдельца» у острова Колгуева, в конце — «Омуля», почти в штилевую погоду, при отличной видимости, на камнях под самым маяком.

Не слишком ли много аварийных переживаний для одного года? Покинув злополучный «Омуль», я переехал в Архангельск.

Там я снял комнату у Лоцилова, капитана спасательного судна «Руслан».

Лоцилов, еще не старый, крепкий моряк, отморозив ноги, лишился их. Он никуда не выходил из дома и целые дни грустно просиживал у окна, покуривая трубку. Он был мне рад. Появился собеседник, бывавший в Ис-фьорде на Шпицбергене,

знающий, что такое зимнее море в высоких широтах. Из уст очевидца узнал, что «Руслан» затонул зимой в устье Ис-фьорда. После пережитых мною аварий с особой впечатлительностью воспринимал я рассказы Лощилова.

Зимой я вернулся в Москву. Больше мне не пришлось видеть «Омуля», но я слышал, что во время ремонта на нем выломали лабораторию, каюты сотрудников, помещение опять превратили в грузовой трюм, спустили план добычи, и «Омуль» снова превратился в дрейфтерное судно.

## Зеленая кружка

Много лет на моем письменном столе стоит облупленная эмалированная кружка и служит стойкой для карандашей и ручек. Я привык к ней и не замечаю, что кружка совсем не вяжется с прочими предметами, естественными на любом письменном столе.

А другим это бросается в глаза, многие спрашивают, почему на письменном столе такое странное украшение. Мне приходится рассказывать ее историю, и кружка становится как бы вещественным хранилищем памяти о событиях далекого прошлого.

В летнюю навигацию 1938 года судно «Николай Книпович» по разработанной программе продолжало изучать рельеф дна, грунты, течения, навигационные условия и гидрологический режим все в той же, такой неприятной для мореплавателей юго-восточной части Баренцева моря.

Один из стандартных гидрологических разрезов пролегал на остров Колгуев, и мне очень хотелось побывать у места гибели «Политотдельца». Интересно было выяснить, что случилось с ним за истекшие полтора года. Раньше мы предпринимали такие попытки, но либо неблагоприятный ветер, либо неизменная зыбь, катившаяся с запада, не позволяли высадиться у отмелого берега, где пенились гребнями крутые волны и непрерывно грохотал прибой. Но в конце июня, когда мы снова подошли к этому месту, выдался почти штилевой день и высадка была безопасной.

Отдали якорь на почтительном расстоянии, спустили на воду вельбот, и несколько человек, в том числе бывшая практикантка Катюша Копылова, теперь младший научный сотрудник, погребли к берегу. Высадились на хорошо знакомую мне песчаную косу. Издали казалось, что «Политотделец» находится все в том же положении, в каком я его оставил, но на берегу вместо убогой палатки виднелись какие-то строения — маленький поселочек. Однако вблизи я увидел, что судно, внешне хотя и кажется целым, лежит совсем на боку и еще глуб-

же ушло в песок, так что с правого борта к нему можно подойти посуху. Рубки целы, дверей нигде нет, мачты покосились, такелаж оборван и болтается на ветру.

Заглянул в машинное отделение — двигатель на месте, правда, уже под водой до головок цилиндров. Все механизмы затоплены, внутри корпуса вода на том же уровне, что за бортом.

По круто наклонной палубе прошел в свою каюту. В ней все осталось по-прежнему, на стенке висел календарь, последний листок был оборван первого февраля 1937 года. Рядом акварельный рисунок моего сына, на столе чернильница. Только палуба в каюте была затоплена, хотя в это время кончался отлив. У койки свисели водоросли, мелкие морские животные, распростерла свои лучи большая живая морская звезда. По-видимому, в полный прилив волны свободно гуляли по всей жилой палубе, а в шторм занесли сюда обитателей моря.

Вид покинутого жилья всегда печален, но еще более тяжелое впечатление производит заброшенное судно, на котором когда-то кипела жизнь, ярко горел электрический свет, а от работы двигателей весь корабль вибрировал, как будто внутри него билось живое сердце. Теперь это холодный труп.

На прибытие «Николая Книповича» и нашей шлюпки на берегу не обратили внимания. Осмотрев «Политотделец», мы направились к домикам. Опасаясь собак, неизменных спутников человека на Севере, мы покричали. Никто не отзывался.

Когда мы приблизились к приземистой избе, срубленной из плавника, то увидели, что снаружи дверь подперта доской. Вошли — на нас пахнуло затхлой сыростью. В избушке, как в корабельном кубрике, были устроены дощатые койки в два яруса, человек на десять. Перед окошечком стоял стол, на нем миски с остатками пищи, ложки, кружки, раскрытый патефон, на диске пластинка — ария варяжского гостя из оперы «Садко». На неубранных койках — подушки, постельное белье, шерстяные одеяла, пропитанные сыростью и заплесневевшие. На одной из коек — поржавевшая двустволка. На полу валялось несколько пар высоких резиновых сапог. На гвозде висели позеленевший полушубок и брезентовые плащи.

Пристроенный к избушке тамбур служил и продовольственным складом — у стен лежали ящики. Засунув руку в один из них, Катюша в испуге выдернула ее: там был компот, превратившийся в гнилое месиво. В другом мы обнаружили в таком же виде колбасу, в третьем — конфеты, слипшиеся вместе с бумажками в сплошной ком.

В другом, еще более примитивном строении была банька с пекарней. На столе в пекарне лежали зеленые от плесени буханки хлеба и какие-то круглые мохнатые штуквины — оказалось, караваи из теста, приготовленные к посадке в печь.

Создавалось впечатление, что поселок покинули внезапно, в страшной спешке.

После аварии «Политотдельца» и шлюпочного промера мне было ясно, что стащить корабль на глубокое место невозможно. о чем я и сообщил в Гидрографическое управление Главсевморпути. Однако на Колгуев все же была направлена партия ЭПРОНа для спасения судна. Те строения, которые мы обнаружили вблизи погибшего корабля, и были сооружены эпроновцами.

Вероятно, и им стало ясно, что стащить корабль на глубокое место нельзя.

Условия для спасательных работ здесь действительно весьма неблагоприятны: берег отмелый, совершенно открытый, даже в безветренную погоду с Баренцева моря катится зыбь и не смолкая грохочет прибой.

Можно предположить, что людей неоднократно пытались снять с острова. Корабль становился на якорь вдали от берега, но послать шлюпки на берег мешал беспрестанный прибой. Наконец выдался хороший день, шлюпки пришли, и люди, засидевшиеся без дела на пустынном берегу, истомленные длительным ожиданием, побоялись упустить момент и поспешили, бросив все, выбраться на корабль.

Наша экспедиция была снабжена довольно скромно, о многом из того, что здесь было брошено, мы могли только мечтать. Однако я категорически запретил брать что-либо. Имущество принадлежало ГУСМП. И только Катюша взяла на память о «Политотдельце» зеленую эмалированную кружку, ту самую, что стоит теперь на моем письменном столе.

## На морском корабле по Пеше-речке

Мы продолжали исследования в Печорском море, потом в Чешской губе выполнили сетку разрезов и в конце июня завершили ее последним южным. Работа шла напряженно.

Чем меньше исследуемая акватория, тем чаще сеть станций. Не успеешь закончить одну, переписать наблюдения в журнал, как уже снова застопорена машина и отдан якорь. Значит, пришли на место следующей станции. Ни поспать, ни отдохнуть не оставалось времени. Люди устали. Несмотря на лето, погода не благоприятствовала нам — то и дело поднимался ветер. Волна в губе короткая и крутая, а «Николай Книпович», суденышко небольшое, был подвержен стремительной и резкой качке, приходилось прекращать станции и ждать, когда улягутся ветер и волны. К счастью, в летнее время штормы кратковременны и волны быстро успокаивались. Такие передышки мало способствовали отдыху. Штормовать надо было на якоре, чтобы не потерять свое место, что и опасно и нарушает равномерность сетки станций. Кто когда-нибудь испытывал качку на якоре, рывки корабля на якорном канате, тот поймет, что это плохие условия для сна и отдыха.

Но и при сравнительно небольшом волнении судно испытывало резкую качку. Поэтому наблюдать с помощью вертушки Экмана течения в верхнем слое моря становилось невозможно. Тогда мы применили другой способ. Точно измерили длину палубы. Наполнив водой бутылочку так, чтобы только горлышко торчало из воды, бросали ее с носа, засекали по секундомеру время, когда она проплывает отметку на носу, и останавливали секундомер, когда бутылка поравняется с кормовой отметкой. По главному компасу отмечали направление ее движения. Так очень быстро и легко мы определяли скорость и направление поверхностного течения.

Очень трудна была в те годы Чешская губа в навигационном отношении — ни маяков, ни знаков. Берега низкие, однообразные, приметных мест мало, часты туманы, плотные, как вата. На карте, которой мы тогда пользовались, берега были нанесены неточно.

По наблюдениям «Персея» 1926 года было известно, что восточный берег губы, нанесенный на карту пунктиром, в действительности следует передвинуть миль на восемь к западу. А может, и другие участки берега тоже надо куда-то отнести? Особенно осторожным приходилось быть при работе в прибрежной зоне, того и гляди окажешься на банке.

Заканчивая южный разрез в губе, мы все мечтали о тихой гавани и отдыхе. Старший механик Рутковский уже давно заявлял, что необходимы чистка и профилактический осмотр двигателя, а это можно сделать только на вполне безопасной стоянке. Из лоции мы знали, что единственным таким местом может быть речка Пеша. Решили там и укрыться.

Зайти в речку оказалось нелегко. Задолго до подхода к устью пришлось ориентироваться по маленьким, давно не окрашенным и плохо видимым створным знакам. Потом появились буй-бочки, расставленные, однако, далеко один от другого. На речке, узкой и мелкой, километрах в двадцати вверх по течению имеется омут. До него можно добраться только в полную воду, иначе обсохнешь по пути, судно завалится на бок и так прилипнет к грунту, что своими силами уже не стронется с места. Мы благополучно дошли до этой глубокой ямы и только успели закрепить тросами за березы, чтобы держаться на середине омута, как вода стала быстро спадать. Вскоре кругом обнажилось илистое дно — няша.

Странное впечатление производило судно, совсем недавно качавшееся на морских волнах, а теперь стоявшее в небольшой луже, в окружении березок и пышных трав.

Всем хотелось скорее ступить ногой на твердую землю и не только погулять, но и добраться до поселка Нижняя Пеша, где находился один из береговых наблюдательных пунктов Индигской экспедиции. По речке до поселка километров двадцать, так она петляет, а пешком, напрямик, как мы думали, не более десяти.

Сели в шлюпку и подгребли к берегу, надеясь переправиться через топкую няшу в высоких охотничьих сапогах. Шлюпка мягко уперлась в вязкую жижу и прилипла. Попробовали отпихнуться веслами, но не тут-то было, они погружались в няшу на любую глубину, не встречая опоры. Долго мы мучились, раскачивая шлюпку, пока наконец не оторвались. Решили подниматься вверх по речке, найти песчаный берег. Но тут оказалось, что моряки, обретя «морские ноги», разучились ходить по суше, к тому же песчаной, да еще в тяжелых сапогах; они еле двигались и часто падали. А Катюша, свалившись несколько раз, заявила, что больше не пойдет. Ничего не оставалось, как вернуться, чтобы сменить обувь. Но и в более легкой обуви сначала шли мы, спотыкаясь, как пьяные.

На берегу мы встретили такую буйную растительность, какой никак не ожидали увидеть за Полярным кругом. Будто снегом покрыта черемуха, увешанная тяжелыми кистями крупных цветов. Соцветия травянистой растительности необычайно яркие и крупные. Крупными цветами сплошь усеяны и кусты ягодников. Деревья, хотя и невысокие, как лианами, густо увиты плющом. Растительный мир, наверстывая время, затраченное на мертвенный сон, торопился цвести, чтобы за короткое лето дать созреть своим плодам.

Наслаждаясь ароматами цветущей земли, мы еле брели вдоль берега речки и скоро поняли, что до Нижней Пеши дойти не хватит сил.

На переборку и чистку главного двигателя и вспомогательных механизмов ушло три дня. Мы успели привести в порядок экспедиционные материалы и переписать журналы, помылись в судовом умывальнике, не экономя пресную воду, и после неожиданно налетевшего шторма снова вышли в море, чтобы повторить гидрологические разрезы в Чешской губе.

С сожалением покидали мы гостеприимную яму на речке Пеше, где отдохнули от морской качки.

В первое плавание 1938 года были выполнены наблюдения, характеризующие весеннее состояние водных масс в Чешской губе и Печорском море,

Летом 1938 года в Архангельске стояла исключительно жаркая погода. Городской пляж на Северной Двине казался не менее многолюдным, чем в Сочи. Команда корабля спала на палубе, а в городе приходилось прямо на полу расстлать одеяло и простыню и накрываться одним пододеяльником.

На «Николае Книповиче» готовились ко второму походу в Печорское море и Чешскую губу. Уже закончили ремонтные работы в машинном отделении, заново покрасили белилами судно. За несколько дней до выхода в море судно пришвартовалось у Соборной пристани в центре города. На склоне от бульвара к пристани стоял в те годы небольшой ресторанчик с

широкой террасой, вроде полавка, как называют такие рестораны на юге.

Перед тем как расстаться с Большой землей и перейти под власть корабельного кока с его однообразным меню, я обедал в этом ресторанчике, обычно вместе с Катюшей. Там подавали неизменно отличный антрекот с луком или яйцом и так же неизменно крутилась модная тогда пластинка — «Утомленное солнце нежно с морем прощалось».

На мачте нашего судна уже был поднят звездно-синий экспедиционный флаг, а с утра в день отхода и лоцманский, хотя в лоцмане мы не нуждались. Флаг этот означал, что сегодня корабль уходит в море.

Последний раз пошли мы с Катюшей в ресторан насладиться антрекотом и «утомленным солнцем». Свободных столиков не было, и, заметив два незанятых места у края террасы, я попросил разрешения присесть. Отсюда наш маленький «Николай Книпович», сверкавший чистотой и белизной, с поднятыми флагами, выглядел весьма элегантно.

Соседями по столу оказались довольно интересная женщина и мужчина в брюках «гольф». Пересыпая речь специфическими терминами, они вели довольно громкий разговор, явно «на публику». И по манере держаться, и по тону можно было предположить, что они имеют отношение к высоким сферам искусства. Из их разговора я узнал, что оба они работники какой-то приезжей киногруппы.

Дуновением ветра развернуло экспедиционный флаг на «Николае Книповиче». Наш сосед обратил на него внимание, сказав своей собеседнице: «Посмотрите, какой интересный флаг на маленьком белом корабле, вроде яхты, должно быть, иностранный».

Мы заканчивали поглощать свой антрекот, оставалось только мороженое, когда подошел боцман и обратился ко мне:

— Товарищ начальник, капитан спрашивает, можно ли давать первый гудок, чтобы все собрались на борт?

— Да, пусть дает, минут через десять я приду, а через полчаса отходим, — ответил я.

— Мороженое можно доесть не торопясь, но задерживаться не следует, нужно все проверить перед выходом в море, — обратился я к Катюше.

Наши компаньоны посмотрели на меня с каким-то недоверием. На мне была белая рубашка и пришел я без форменной фуражки. Кроме того, в те годы я выглядел гораздо моложе своих лет.

Через какую-нибудь минуту то самое белое суденышко с непонятным флагом дало продолжительный гудок. Их недоверие сменилось удивлением и любопытством, тон превосходства сразу исчез.

Наконец мужчина обратился ко мне:

— Простите, вы не с той белой яхты?

- Да, с этого судна.  
— Скажите, пожалуйста, что-то это за судно и чей это странный флаг?  
— Судно это научно-исследовательское, а флаг экспедиционный.  
— И вы сейчас уходите в экспедицию?  
— Да.  
— Далеко?  
— Северный Ледовитый океан, берега Новой Земли и далее на восток,— нарочито будничным тоном ответил я.  
— И эта...,— он немного замялся,— дама тоже?  
— Дама морской геолог. Счастливо оставаться,— добавил я; и мы ушли.

С желудками, наполненными антрекотами и мороженым, под мотив «утомленного солнца» отправились мы на «Николае Книповиче» во второе плавание этого года по Печорскому морю к Чешской губе.

Пока мы идем Маймаксой, судоходным рукавом Северной Двины, до плавучего маяка СД, я постараюсь рассказать о «Николае Книповиче».

Корпус судна был построен по типу норвежских зверобойных судов, предназначенных для работы во льдах. Все остальное было специально перепланировано для научно-исследовательских целей. Вместо трюма оборудовано жилое помещение для восьми сотрудников, со световым капом над ним. В кормовой части палубы размещена довольно просторная лабораторная рубка, перед ней на палубе установлена траловая лебедка с приводом от главного двигателя, по бортам — гидрологические и планктонные лебедочки. Общее водоизмещение судна около 130 тонн. Двигатель «Болиндер» 120 сил. Парусное вооружение типа куттера. Насколько я помню, по словам директора Мурманской биологической станции Г. А. Клюге, судно было приобретено в Норвегии в 1927 или в 1928 году.

На должность капитана я пригласил опытного гидрографа П. А. Полисадова. Старшим помощником капитана плавал тогда И. Скачевский, старшим механиком Рутковский, гидрологом В. А. Леднев, метеорологом К. Р. Олевинский. Изучением морских грунтов и рельефа дна занималась Е. К. Копылова (Катюша). Кроме того, в экспедиции участвовали три студента-практиканта Гидрометвуза: Роман Иванов, Николай Скирко, как звали третьего, я забыл.

Промысловая часть Индигской экспедиции работала непрерывно. Морская гидрологическая часть не могла пропустить навигацию 1938 года, поэтому в мое распоряжение и был передан «Николай Книпович». В этом плавании мы должны были произвести наблюдения в сезон типичного «гидрологического» лета.

Вот теперь все поставлено на свои места.

Закончив первый стандартный разрез мыс Канин Нос —

остров Междушарский, «Николай Книпович» зашел в губу Белушью. Как всегда, нас радушно встретили зимовщики, угостили местными деликатесами и замечательно вкусным маринированным чесноком. Мы отдали должную честь этому северному лакомству. Пробыв на берегу совсем недолго, вернулись на судно. На вахте стоял Скачевский, совершенно не переносивший чеснока. Мы еще гребли с берега к судну, а он уже учуял его запах и с ужасом ждал шлюпку, полную людей, наевшихся чеснока. Целый день он не находил себе места на корабле, насквозь пропитавшемся ненавистным ему запахом.

Выполнив в Печорском море и Чешской губе все работы, предусмотренные планом, как и весной, закончив их на последнем южном разрезе, мы в конце августа снова зашли в Пешинскую яму. Простояли там больше недели, устраняя какие-то неполадки в двигателе.

На этот раз природа показала нам плоды буйного весеннего цветения растительности. Черемуха была густо увешана кистями ягод, таких крупных, как черная смородина, а в непроходимых зарослях красной смородины грозди ягод не уступали по размеру мелкому винограду. В изобилии встречались черника и голубика, тоже необычайно крупные. Не стоило труда за короткий срок набрать целое ведро, а мы, изголодавшиеся по свежей зелени, поедали всю эту прелесть прямо с кустов.

На сей раз мы собрались дойти до берегового наблюдательного пункта экспедиции в Нижней Пеше, тем более когда узнали, что там есть молочная ферма. И опять наши «морские ноги» плохо шагали по земле. Хотели было уже вернуться на судно, как неожиданно из-за поворота речки показался моторный бот типа кавасаки. Мы увидели за рулем научного руководителя промысловой части экспедиции С. К. Клумова, уверенно ведущего бот по извилистой мелководной речке со сложным фарватером. Встреча была неожиданной и тем более приятной.

Клумов предложил довести нас до Нижней Печи, взял шлюпку на буксир, развернулся и полным ходом пошел вверх по реке.

Молока на ферме мы не раздобыли, оно было уже переработано, но нам предложили сливки.

Сливки — это еще лучше! А сколько взять?

Нас было человек семь или восемь. К. Р. Олевинский, неизменный участник всех плаваний, человек маленького роста, особенно любил большие порции всего съедобного.

— Ведро, — заявил Казимир.

Его поддержали радист и второй штурман: ведро!

К счастью, нам принесли далеко не полное ведро и кружки. Расселись мы на штабеле бревен, поставили перед собой ведро, погрузили в волшебный напиток кружки и с наслаждением выпили по первой. Невообразимо вкусно! Выпили по второй, некоторые по третьей. Больше не хотелось. Попросили черного хлеба и соль. Отдохнув, снова выпили густых ароматных сливок.

А в ведре оставалось все еще много. Но на них больше не хотелось смотреть. Разлеглись на бревнах, и многие боялись встать, чтобы не расплескались выпитые сливки.

Обратно на судно нас доставил Клумов на своем кавасаки. По пути мы видели то и дело пролетавшие в небе стаи уток. Решили поохотиться и пополнить утятинной наше судовое меню, благо охотничий сезон наступил.

Ружья и порох у нас были, но недоставало дробы. Еще в море, в свободное время между станциями, весь экипаж изготовлял дробь из свинцовых лотов, имевшихся в запасе. Технология была такова: в формы из двух фанерных дощечек заливали расплавленный свинец, получалась пластинка нужной толщины. Ее рубили на мелкие кубики и повахтенно обкатывали сковородкой. Это был тяжелый труд. Но зато экономили каждый выстрел, зря не пускали дробь на ветер.

Мы, трое охотников, поставляли уток каждый день, сами их общипывали, а готовить жаркое приходилось единственной нашей хозяйке — Катюше. Но вскоре она взбунтовалась:

— Почему охота — привилегия только мужчин? Я тоже хочу!

С тех пор она сделалась заправским охотником, а нам пришлось взять на себя обработку тушки для жаркого. Правда, освободившись от черновой работы, наша хозяйка стала готовить уток замечательно — с вареньем из красной смородины или брусники.

К сожалению, охотничьи радости скоро кончились. Как только ремонт двигателя был завершен, «Николай Книпович» вышел в Чешскую губу. Особое внимание мы уделяли сбору материалов, необходимых для составления подробной карты грунтов дна, и вся тяжесть этой работы пала на плечи нашего морского геолога Катюши.

Однажды в безветренный солнечный день, когда корабль находился вдали от берегов, я стоял в рулевой рубке. Вдруг перед окнами пролетела стая белых голубей. Это было настолько удивительно, что рулевой даже вскрикнул: «Смотрите, голуби! Откуда они здесь взялись?» Вскоре птицы пролетели вновь, и мы разглядели, что это не голуби, а белые куропатки. Удалившись от судна, они неожиданно опустились на воду. Мы свернули в ту сторону, вооружились двумя сачками, рассчитывая выловить ими куропаток и отправить на камбуз. К нашему удивлению, как только судно приблизилось к стае, куропатки свободно взлетели с воды. Расчеты на легкую поживу не оправдались.

В этот день вокруг судна летало и садилось на воду много куропачьих стай, и спешно снарядив патроны рубленным свинцом, мы добыли много птиц. К сожалению, геолог моря был занят своей непосредственной работой, нам пришлось довольствоваться тем, что сумел приготовить из этой лакомой дичи кок, — супом с манной крупой. Но и это было очень вкусно.

Закончив работы в губе на северном разрезе, мы направились в реку Индигу, чтобы встретиться с гидрографическим отрядом, для которого морская гидрологическая часть выполняла некоторые задания. Входить в устье Индиги надо было в полную воду, а она совпала с поздним вечером. Я прилегло отдохнуть, когда ко мне пришел вахтенный матрос и сказал, что старший помощник просит меня подняться на мостик. Я поднялся. Уже совсем стемнело. Машина работала полным ходом. На далеком берегу Горносталяго мыса мерцал слабенький огонек.

— Вы знаете, что это за огонек? — спросил меня старпом.

— Да, там маленькое рыбацкое становище, — ответил я.

— Идем уже довольно долго, а пеленг на огонек почему-то не меняется, — заметил Скачевский. — Может быть, тут сильное встречное течение?

— Не думаю, в прилив не должно быть сильного, — высказал я свое мнение.

Постояв на мостике, я убедился, что пеленг действительно не меняется. Спустился вниз, включил палубное освещение, чтобы посмотреть за борт, и увидел, что судно не двигается. Заглянул под корму — там бешено бурлила из-под винта мутная струя.

— Мы на мели! — крикнул я на мостик. — Давайте самый полный назад, а я разбужу капитана.

Но как ни старались сойти с мели, работая на предельных оборотах машины, судно с места не сдвинулось. Во время отлива оно стало крениться, и мы опасались, что совсем завалится на бок, когда наступит малая вода. С началом следующего прилива вода стала заливать палубу, уже подошла к люку в трюм, а корабль не выпрямлялся. К счастью, в самый критический момент судно внезапно качнулось и выпрямилось — это днище оторвалось от вязкого грунта.

С наступлением прилива завезли за корму на шлюпках два якоря и, дождавшись высокого уровня, постарались стянуться с мели, действуя и машиной и лебедкой. Безрезультатно. Только якоря подтянули к судну. Снова завезли их, снова работали и машиной и лебедкой, но с тем же успехом. Якоря не держались за яншу.

Пока мучились с якорями, начался отлив, и корабль вновь стал крениться. Во время отлива спешно готовились к следующей полной воде, по сведениям ежегодника, более высокой. Чтобы судно не присосало к грунту еще сильнее, хотели не дать ему завалиться — подпереть борт запасными гиками, но грунт не держал наших подпорок. Люк в трюм и двери тамбура в жилые помещения плотно затагнули брезентами. Кроме того, отклепали один становой якорь и вместе с двумя завозниками с превеликим трудом завели возможно дальше за корму. Когда приблизилось время полной воды, сели в шлюпку, чтобы, буксируя судно, помочь главному двигателю.

Наконец наступил полный прилив: забурлил винт на больших оборотах, заработала лебедка, натянулся трос, что есть силы навалились гребцы на обеих шлюпках. Проходит минута, гребцы выбиваются из сил, а судно ни с места. Еще последние отчаянные усилия — и вдруг «Николай Книпович» качнулся, выпрямился и медленно сдвинулся с мели. От радости мы все дико заорали.

Отойдя на глубину, отдали якорь.

Больше суток без сна и отдыха провозились мы на этой проклятой отмели и так измотались, что даже, закончив все, не могли навести на корабле порядок, только помылись и улеглись спать. На другой день отдали якорь в устье Индиги против становища.

Согласовав план дальнейших работ с начальником гидрографического отряда, побродив по берегу, познакомившись с замечательно ласковыми, совсем ручными ездовыми оленями, мы снова вышли в море, чтобы закончить работы и возвращаться в Архангельск. По пути еще раз посидели на мели, но довольно быстро снялись. Стало ясно, что заход в Индигу требует тщательного гидрографического промера и соответствующей навигационной обстановки.

## Поиски пропавших зимовщиков

В последнее, третье, плавание по Печорскому морю для изучения осеннего гидрологического режима «Николай Книпович» вышел очень поздно, в конце октября 1938 года, когда навигация уже подходила к концу. Опасаясь более раннего льдообразования в мелководной части Чешской губы, мы на сей раз начали с южного разреза.

Погода стояла штормовая, и от суточных станций пришлось отказаться. Не было на корабле и нашего деятельного веселого геолога моря Катюши. По приходе в Архангельск она заболела ангиной в очень сильной форме, с осложнением на сердце. Совсем больную ее отправили в Москву, где она пролежала в постели четыре месяца.

Постоянное пребывание на чистом морском воздухе уменьшает сопротивляемость организма человека всяким простудным и инфекционным заболеваниям. По возвращении с моря в город почти неизбежно схватишь грипп или иную береговую прелесть.

Льды в Чешской губе еще не появились, и все полагающиеся разрезы удалось сделать, хотя и с большим напряжением.

Работы в Печорском море завершили стандартным разрезом мыс Канин Нос — остров Междушарский.

С последней станции совершенно измотанные штормовой погодой решили зайти в губу Белушью — она находилась со-

всем близко от конца разреза. Миновав островок Подрезов и входной мыс Лилье, обнаружили, что кромка льда перегородила губу поперек и не пустит нас в становище. Выбрали тогда закрытое от ветра место у кромки льда, поближе к восточному берегу.

Не успели отдать якорь, как увидели мчащуюся к нам по берегу собачью упряжку. Каюр соскочил с нарт на траверзе нашей стоянки, замахал флагом и дважды выстрелил из ружья. Это было не просто приветствие. Мы со старпомом сейчас же спустили шлюпку и отправились на берег.

Упряжка въехала на береговой припай и двинулась нам навстречу. Выбрав место, где шлюпка могла пристать к кромке льда, а мы — высадиться, каюр остановился. Собаки сразу улеглись на лед, выгнув языки и пыхтя, как паровоз.

Мы вышли на лед, поздоровались. Собаки не обратили на нас никакого внимания — отдышавшись, они свернулись калачиком и прикрыли носы пушистыми хвостами. Приехавший оказался начальником зимовки. Он был очень взволнован и сообщил, что шестеро зимовщиков во главе с ветеринарным врачом в моторном карбасе отправились в пролив Костин Шар обследовать состояние оленьего стада, обычно находившегося в это время года у восточного берега пролива. Они взяли с собой продовольствие дней на шесть-семь. Но пошла уже третья неделя, а их нет. Зимовщики очень обеспокоены, жены в слезах и отчаянии, опасаются, что вся группа погибла.

Время было позднее — ноябрь, навигация кончилась, и появление судна против Белушьей губы явилось для зимовщиков полной неожиданностью. Не зная, что это за судно, зачем оно пришло, и боясь, что оно уйдет, начальник зимовки немедленно помчался к морю, захватив флаг и ружье.

Он умолял нас пойти на розыски пропавших. Я пригласил его на судно, чтобы все обсудить вместе с капитаном. Собаки, как только их хозяин сел в шлюпку, вскочили, а увидев, что шлюпка отваливает, заскулили. Начальник крикнул им что-то успокаивающее на языке, им понятном, и псы замолчали, но не улеглись.

В заливах, а следовательно, и в Костином Шаре началось интенсивное льдообразование, и с каждым днем лед будет нарастать все быстрее.

Плавание свое мы заканчивали, и нефти оставалось, с учетом штормовой погоды, только на обратный путь домой. Хлеба совсем не было, кончались и сухари.

Но, с другой стороны, на чаше весов находилась жизнь шести человек. Мы решили готовиться к поискам. Договорились с начальником зимовки так: две бочки нефти (400 кг) нам доставят, в становище за ночь напекут черного хлеба, дадут немного оленьего мяса. Услышав наше согласие, обрадованный начальник попросил переправить его на берег и помчался отдавать распоряжения и успокоить зимовщиков.

Поход наш в Костин Шар в середине ноября был весьма рискованным, судно могло застрять во льдах, не будучи к этому подготовленным. Предварительно мы сочли нужным запросить согласие на поход у начальства в институте. Составили с капитаном радиogramму, описали условия плавания, подчеркнули, что речь идет о жизни шести человек. Радист тут же передал ее на материк под грифом «аварийная».

За ночь зимовщики напекли для нас хлеба, доставили бочки с нефтью, немного оленьего мяса и чеснока, а ответной телеграммы нет. Радировали вторично с просьбой немедленно ответить. Начали готовиться к выходу в море. Аварийные радиogramмы слушают все суда, все радиостанции следят за тем, примут ли ее станции морской связи на берегу — Исакогорка (под Архангельском) или Мурманск. В случае необходимости корабли дублируют такие радиogramмы. Все корабли внимательно следили за обменом радиogramмами, а от ВНИРО на мои запросы нет ответа.

О всех событиях, происходивших на Севере, немедленно докладывали Отто Юльевичу Шмидту — тогда начальнику Главсевморпути. Во второй половине дня была принята радиogramма из Мурманска от Михайлова, его заместителя:  
**ОКАЖИТЕ ПОМОЩЬ ПРОПАВШИМ УЧИТЫВАЯ СВОИ ВОЗМОЖНОСТИ**

Пришла радиogramма из Москвы от начальника Морского управления Главсевморпути:

**РАДИРУЙТЕ ПОДРОБНОСТИ ПРОПАВШЕМ КАТЕРЕ ЕГО ПОИСКАХ**

И от Отто Юльевича была получена радиogramма:  
**РАДИРУЙТЕ ХОД ПОИСКОВ КАТЕРА ЛЮДЬМИ ВЫШЕДШИМИ БЕЛУШЬЕЙ БЕРЯ НАПРАВЛЕНИЕ КОСТИНУ ШАРУ**

Получив эти радиogramмы из Главсевморпути, мы не стали дожидаться указаний из ВНИРО и, снявшись с якоря, вышли в море. Перед южным входом в пролив Костин Шар мы сообщили по радио свои координаты. После этого поступил ответ из ВНИРО за подписью замдиректора. В нем была повторена обстановка, о которой я сам же радировал, и предлагалось действовать, сообразуясь с условиями на месте.

Теперь все в порядке — и ответ дан, и указаний не дано, и ответственность полностью на мне.

Была еще принята радиogramма от неизвестного мне Розанова, несомненно какого-то большого начальника:

**ВОЗМУЩЕН ЗАДЕРЖКОЙ ОКАЗАНИЯ ПОМОЩИ СПАСЕНИЮ...  
НЕМЕДЛЕННО ПРИСТУПИТЕ РОЗЫСКАМ ТЕЛЕГРАФИРУЙТЕ  
ТЕ ВЫХОД А ТАКЖЕ СИСТЕМАТИЧЕСКИ ХОДЕ ПОИСКОВ**

Конечно, я ему ничего не радировал, даже не систематически.

На навигационной карте, которой мы пользовались в те го-

ды, береговую линию Костина Шара обозначал пунктир, а глубины совсем не были проставлены. Продвигались мы очень осторожно, с лотовым на баке и приспущенным якорем.

Где-то в старинной морской литературе я вычитал, что некоторые капитаны плавали в неизвестных водах с вытравленным на какую-то глубину якорем. В случае если глубина уменьшится, якорь зацепит за грунт и задержит ход судна. Ведь парусник это не современный пароход, его сразу не остановишь и не дашь задний ход, дернув за ручку машинного телеграфа.

Мне понравился этот старинный способ, и, плавая в неизвестных заливах, проливах или вблизи необследованных берегов, я всегда рекомендовал вытравить якорь метров на пять — десять, в зависимости от обстановки.

За мягкий грунт якорь зацепит и сразу сбавит ход судна или остановит его. Если обстановка позволяет, можно немного подобрать якорь и снова осторожно двинуться дальше. На каменистой банке или скалистом рифе якорь загрохочет, по якорному канату (цепи) и брашпилю звук передастся настолько громко, что даже на мостике его отчетливо будет слышно. Такой способ плавания с вытравленным якорем неизменно себя оправдывал. Применили мы его и при заходе в неудобный Костин Шар.

Так шли мы по проливу малым ходом, все время осматривали в бинокли оба берега и подавали продолжительные сигналы сиреной. Вскоре появилась шуга, блинчатый лед. Пролив суживался, шуга становилась гуще, блинчатый лед все крупнее и толще, и наконец лед стал затруднять движение корабля. Все же мы шли, пока было мало-мальски светло. Как только ночная тьма скрыла берега, пришлось стать на якорь, где-то в начале самой узкой северной части пролива.

Наступила тишина, стало слышно, как шуршат о борта медленно проплывающие льдины, освещенные яркой лампой, поднятой на мачте. Каждый час тишину прорезали длительные прерывистые гудки судовой сирены. Мы надеялись, что их услышат пропавшие, если они еще живы.

За вечерним чаем обсудили положение и пришли к заключению, что лезть дальше в узкую часть пролива с неизвестными глубинами, несомненно, забитую более тяжелым льдом, а может быть и замерзшую, слишком рискованно. На морозе около десяти градусов льдообразование проходило прямо на глазах.

На ночь стравили побольше якорного каната, дав свободу судну, и, периодически запуская машину, двигались задним и передним ходом, чтобы лед не примерзал к корпусу.

Решили на поиски пропавших идти с утра пешком по обоим берегам пролива. Составили две группы по три человека, одну под начальством старпома Скачевского, другую — под моим. С вечера подготовили рюкзаки с продовольствием и всем необходимым, снарядили побольше патронов к двустволкам, взяли

ракетницу и фальшфейеры. Не зная, что меня ждет, на всякий случай я написал письмо домой. Улеглись пораньше спать — завтра будет трудный день и неизвестно, где и как придется ночевать, если не успеем засветло добраться до корабля. Нама-явшись за тяжелый день, проведенный на мостике, я крепко уснул.

Проснулся среди ночи от топота ног наверху, возни и пощелкивания блоков талей. Наспех оделся и выскочил на палубу. Там толпились какие-то люди. Вместе с нашими матросами они старались под руководством боцмана поднять на палубу большой черный карбас.

Это были пропавшие, все шесть человек, голодные, грязные, но здоровые.

Повар уже орудовал на камбузе, приготавливая чай и какую-нибудь еду для голодных людей. Накормив и устроив их спать, я радировал в губу Белушью, О. Ю. Шмидту и во ВНИРО, что пропавшие найдены, все живы и здоровы. В первый же сеанс связи наш радист принял поздравления от многих кораблей и береговых раций. Карбас удалось поднять и уложить на палубе, хотя и поперек корабля.

За утренним чаем в кают-компании спасенные рассказали нам, что с ними произошло.

В Костин Шар они зашли с севера и благополучно добрались до промысловой избушки на восточном берегу пролива. Льда еще нигде не было. Они проделали всю полагающуюся работу и собрались домой. Едва отошли от берега, как на карбасе поломался мотор. К счастью, это было недалеко от избушки. Много дней возились с мотором, пытаясь его починить, но безуспешно. Добраться до становища губы Белушьей пешком они не могли: не было ни продуктов, ни снаряжения, которое требуется в таком походе. Единственное, что оставалось, это, сократив до предела рацион, ждать, когда придет помощь. На их счастье, в избушке оказалось немного сухой рыбы и бо-чонок кислой капусты, завезенной туда осенью.

Наш приход был весьма своевременным. Положение людей, попавших в беду, становилось катастрофическим — последние продукты кончились. Рации у них не имелось — в те времена портативные батарейные передатчики еще не были созданы. Конечно, их стали бы разыскивать, но позже потребовался бы ледокол, а неизвестные глубины вряд ли позволили бы ему проникнуть в Костин Шар. Светлое время с каждым днем неуклонно укорачивалось. Полярная авиация в те годы еще не имела малых самолетов, которые за светлые часы могли бы покрыть расстояние от Архангельска до Костины Шара. Да и где бы мог там сесть тогдашний самолет? А ждать помощи с суши, когда замерзнут проливы и заливы, они не могли. Ждать они вообще не могли, у них уже нечего было есть.

Случайный заход в Белушью губу «Николая Книповича» явился неожиданным спасением для потерпевших бедствие.

Огни судна люди заметили еще с вечера. Боясь, что оно уйдет, они сразу же стали готовиться к отъезду. Лед у берега был довольно густой, и они несколько часов проталкивались между льдинами веслами и шестами, чтобы добраться до судна.

С рассветом судно снялось с якоря. За ночь льдины настолько смерзлись, что мы с большим трудом выбирались из Костина Шара.

В становище Белушьем нас ждали. Прислали собачьи упряжки, и все, кто мог, поехали на устроенный для нас торжественный ужин, на котором обменивались приветствиями, тостами и вообще проделывали все, что в подобных случаях полагается.

Получили радиограмму от О. Ю. Шмидта:

**ГОРЯЧО БЛАГОДАРИЮ ВАС ЗПТ КАПИТАНА ЗПТ СЛАВНЫЙ ЭКИПАЖ КНИПОВИЧА ЗА ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ГРУППЕ ШЕСТИ ЧЕЛОВЕК ТРУДНЫХ УСЛОВИЯХ НАСТУПАЮЩЕЙ ЗИМЫ**

Наконец пришла радиотелеграмма и из ВНИРО, но теперь за подписью Данильченко, директора института:

**ВНИРО ОБЪЯВЛЯЕТ ВАМ КОМАНДЕ БЛАГОДАРНОСТЬ ЗА УСПЕШНОЕ ОКАЗАНИЕ ПОМОЩИ ПОТЕРПЕВШИМ АВАРИЮ**

Двадцатого ноября 1938 года «Николай Книпович» снялся с якоря в губе Белушьей и направился в Мурманск. По пути нас прихватил жестокий шторм, но в ноябре этому удивляться не следует — дело обычное.

По моем возвращении в Москву А. Д. Старостин рассказал мне, почему ВНИРО не давал ответа на наши запросы, требовавшие немедленного решения. Директора в то время в Москве не было, оставался заместитель, совершенно не сведущий в морском деле. Он просто не знал, что ответить, и выжидал, как развернутся события.

Наконец ему позвонили из Главсевморпути и спросили, какие он дал мне указания. Это совпало по времени с получением моей радиограммы, которую я дал, входя в Костин Шар. Только тогда замдиректора вызвал А. Д. Старостина и спросил его: — Васнецов опять донимает меня телеграммами, в них цифры и буквы, что это, шифр какой-то?

Нет, он сообщает свои координаты, — ответил Старостин.

— Координаты?

— Да, свое местоположение.

— А как же узнать, где он теперь?

— Надо нанести место на карту.

— Принесите, пожалуйста, карту и нанесите.

Старостин нанес.

— Вот где они сейчас, а должно быть, прошли еще дальше.

- Что же ему ответить?  
— Да не знаю, они уже вошли в пролив, не дождавшись ваших указаний!

Материалы, собранные морской частью экспедиции, сопоставленные со всеми сведениями, полученными другими кораблями в предшествовавшие годы, позволили дать метеорологическую и гидрологическую характеристику исследованного района, ледовых условий плавания, построить схему течений. Младший научный сотрудник Е. К. Копылова по своим материалам составила подробную карту рельефа дна, грунтов и их механического состава, сопроводив ее пояснительным текстом.

В плаваниях были также собраны некоторые материалы, полезные для составления лоции исследуемых вод.

Результаты работ морской гидрологической части Индигской экспедиции были ценными для дальнейшего освоения юго-восточной части Баренцева моря.

Осенним плаванием «Николая Книповича» закончились работы морской гидрологической части Индигской экспедиции ВНИРО, я распрощался с кораблем и Северным Ледовитым океаном.

Плавал я потом и на Черном море, и на Тихом океане, но светлые воспоминания о Севере сохранились на всю жизнь, хотя было пережито немало тяжелых дней.

## Запахи моря

Открытое море ничем не пахнет, быть может, только свежестью. В открытом море вы ощущаете запах своего корабля. Это чад из камбуза и запах каменноугольного дыма, запах перегретого масла из машинного отделения и смолистый запах пеньковых тросов и снастей. А если подняться по вантам в наблюдательскую бочку, там воздух чист, как дистиллированная вода.

Но вот показался берег, и обостренное обоняние сразу же, на очень большом расстоянии улавливает ароматы земли, лесов, зеленых лугов. Они кажутся морякам более сильными, чем людям, живущим на суше и к ним привыкшим.

У возвращающихся с моря после длительного плавания запах земли пробуждает какие-то неясные, приятные ощущения, какие-то стремления или ассоциации с детством. По крайней мере так всегда было у меня.

На Севере все это касается, конечно, летней половины года. Зимой там суша ничем не пахнет. Хотя это не всегда так.

Еще не видно земли, еще не открылись маяки Мурманского берега, а вы, если ветер южных румбов, за много миль чувствуете запах. Пахнет водорослями, рыбьими головами, нанезанными для просушки на проволоку, в несколько рядов навешанную на столбах. Такие вонючие изгороди тянутся вдоль берега на многие километры.

Однажды после длительного плавания мы зашли за водой в одно из становищ на Мурмане. Какое это наслаждение — ступить на твердую землю после вечно ныряющей палубы! Первое время ходить по суше трудно, должно быть, так же, как новичку, впервые ступившему на качающуюся палубу корабля.

На берегу в становище увидели глиняные крынки, надетые на кольца изгороди, как в деревнях средней полосы. Как же нам захотелось молока, которого не видели уже несколько месяцев! Вошли в дом.

— Молоко есть?

— Есть, холодное, сколько хотите.

— А черный хлеб домашней выпечки?

— Есть и краюха свежего черного хлеба.

— Сколько же вам надо молока? — спросила хозяйка.

— Ведро! — заявил, как и в Пеше, метеоролог Олевинский, обладавший непомерным аппетитом.

Разлили молоко по кружкам и, предвкушая удовольствие, даже чокнулись.

Но что это такое — уха? Молоко так пахло рыбой, что, к недоумению хозяев, пить его мы не смогли. Местные жители не замечали рыбного запаха. И не удивительно — все кругом пахло рыбой.

Оказалось, что сено там привозное, дорогое, и коров кормят подсоленными рыбьими головами, теми, что сушатся на километрах проволоки, растянутой вдоль берега. Коровы привыкли к этой пище и дают хорошее густое молоко. Овец тоже кормят рыбьими головами, но отведать шашлыка нам не пришлось. Может быть, он так же был бы пропитан рыбой.

# МОИ ВСТРЕЧИ С ЖИВОТНЫМИ СЕВЕРА

В годы моих плаваний по северным морям арктические острова, да и Мурманский берег, были слабо заселены человеком. На западном берегу Новой Земли существовало пять-шесть малолюдных ненецких становищ. Первые радиостанции были построены на Диксоне, в Маточкином Шаре и на Земле Франца-Иосифа. Восточный берег Новой Земли, восточные острова Шпицбергена и большая часть материкового побережья оставались пустынными.

Встречи с человеком случались редко, и заход корабля представлялся целым событием и для местных жителей, и для моряков. А вот животный мир был разнообразен и богат. Баренцево море изобиловало рыбой, у берегов и во льдах обитала масса тюленей, моржей, белых медведей, в море — касаток и белух. Животному миру и посвящено несколько моих рассказов.

## Вздых касатки

Как-то раз, закончив работы на гидрологической станции, я приводил в порядок пробы и журналы. Ночь стояла тихая, корабль продолжал лежать в дрейфе, плавно покачиваясь на зыби. В лаборатории горела сильная лампа, дверь на палубу была открыта и небольшое, ярко освещенное пространство моря резко выделялось в окружающей черноте.

Подготавливая батометры к следующей станции, я сливал остатки проб воды за борт, свесившись через планшир поручня. И вдруг, совсем рядом, в освещенном участке; вынырнуло из темной глубины что-то огромное, блестящее, черное и поднялось до высоты планшира. Раздался громкий свистящий выдох, и это что-то так же быстро скрылось под водой. Но прежде чем это произошло, какая-то мощная пружина испуга мгновенно отбросила меня в лабораторию, и я пролетел туда задним ходом, даже не задев высокого комингса. Колени дрожали, но батометр я все же не выпустил из рук.

Сразу я не мог сообразить, что за чудовище вынырнуло из пучины, но сильный запах тухлой рыбы, распространившийся после шумного выдоха, подсказал мне, что это была крупная касатка, которую привлек, должно быть, яркий свет.

## Ворон Мурманской биологической станции

Впервые Мурманскую биологическую станцию посетил я в 1924 году. Возвращаясь из плавания в водах восточного Шпицбергена, «Персей» зашел в Екатерининскую гавань, чтобы взять там пианино, принадлежавшее Л. А. Зенкевичу, и поставить его в кают-компании. Тогда же увидел я и аквариум с проточной морской водой из бухты, установленный в лабораторном корпусе. Я был знаком с фауной Северных морей, но видел донных животных, извлеченных из родной стихии тралом или драгой, помятых, загрязненных илом, неживых. А в аквариуме животный мир дна моря предстал передо мною во всей естественной красоте, живой, двигающейся. Особенно поразила меня красота и нежность розоватых актиний и гидры, шевелящих щупальцами. По-видимому, все жители аквариума чувствовали себя отлично.

Но не о них хочу я рассказать, а об огромном черном вороне. Птица много лет обитала в утепленной конуре, устроенной под высоким крыльцом лабораторного корпуса станции.

Ворон свободно летал над бухтой, над окрестной гористой тундрой, мог добывать себе пропитание, но ко времени обеда и ужина в столовой регулярно возвращался домой, усаживался на перила крыльца и ждал корма. Ночевал он всегда в своей конуре.

В один из погожих штилевых дней группа сотрудников биостанции отправилась на противоположный берег бухты в единственный имевшийся в тех краях магазинчик. Перелетая со скалы на скалу, увязался за ними и ворон. Перед самым обеденным перерывом, сделав покупки, все вышли из магазина вместе с продавщицей, которая заперла двери.

Никто не заметил, что с людьми проник в магазин и ворон.

Как только вернувшаяся продавщица открыла дверь, над ее головой просвистели крылья ворона. Прямо через бухту полетел он домой, оглашая воздух громкими криками, то ли возмущаясь вероломным поступком людей, то ли радуясь освобождению из тюрьмы. А вообще каркал он редко, видимо, чтобы не пугать людей своим зловещим голосом.

Ну, а продавщица?

Войдя в магазин, она пришла в ужас: все прежде аккуратно расставленные по полкам пакеты, пачки, коробки были расклеваны, растерзаны и сброшены на пол. Ворон усиленно потрундился в этот обеденный час.

Что же это было — месть? Или испуг, оттого что он неожиданно очутился в одиночестве, запертый в тесном полутемном магазине?

Потом целый день он не покидал своего крыльца, сидел на перилах и изредка каркал. Должно быть, переживал неприятное приключение и боялся его повторения.

Кто знает, о чем думал старый ворон?

## Наедине с подраненным медведем

Ни мой отец, ни дед и прадед не были охотниками. Во мне же охотничья страсть, прорвавшаяся через многие поколения предков, обнаружилась уже в раннем детстве. Ружья, сначала стрелявшие пробками, а потом пистонами, были моими излюбленными игрушками. Помню, как дядя Виктор (художник В. М. Васнецов), сам любивший старинное оружие, подарил мне, когда я достиг семи-восьмилетнего возраста, ружье, «почти как настоящее», а потом замечательный арбалет, «совсем уж настоящий». Эти подарки доставили мне тогда великую радость.

Мои охотничьи приключения начались также очень давно. Сначала в угодьях, ограниченных забором сада при доме дяди в Троицком переулке (теперь переулок и дом-музей В. М. Васнецова), потом в лесах принадлежавшего В. И. Танееву имения Демьяново около Клина, где наша семья жила каждое лето. Здесь мы — я и внуки Танеева — раздобыли себе настоящие ружья, шомпольные, десятого калибра, переделанные из армейских образца времен Крымской войны... Этими ружьями была прежде вооружена лесная стража, а в начале нашего века их заменили берданками.

В Демьяново находилась и контора уездного лесничества, куда за ненадобностью сдали старые ружья. Их смазали, упаковали в ящики и запрятали в каретный сарай, где стояли столь же устаревшие и никому не нужные громоздкие экипажи. Об этом ружейном складе знали внуки В. И. Танеева. И вот, почувствовав полную необходимость вооружиться, мы оторвали доску потолка, забрались тайком на чердак каретника, аккуратно вскрыли один из ящиков и достали четыре ружья. Мне было тогда тринадцать лет и доставшееся ружье равнялось моему росту. Курок был так велик и туг, что взводить его приходилось мне не пальцем, а всем кулаком и стрелять, оперев обо что-нибудь ствол, иначе он перевешивал.

В демьяновских лесах водились рябчики и тетерева, а в примыкавшем к ним «казеннике» даже глухари. Вблизи имения проходил заросший и частично заболоченный канал, который начали строить в прошлом столетии, чтобы соединить водным путем Петербург и Москву, но, не достроив, так и бросили. На этом заросшем канале водились дикие утки. Конечно, с нашими ружьями и охотничьими познаниями мы ничего, кроме дроздов и грачей, добыть не могли. На другой год мне ку-

пили маленькое и легонькое одноствольное ружьецо, тоже шомпольное. С его помощью я добыл на канале свой первый трофей — крякву. К сожалению, она оказалась домашней, но, распознав это, я ощипал, опалил ее на костре и принес домой готовую тушку — так она вполне сошла за дикую.

Позже, когда я был курсантом авиашколы, мне удалось приобрести бельгийскую двустволку у охотника, с которым я познакомился в вагоне пригородного поезда. Таких, как я, любителей природы и охоты в авиашколе оказалось несколько человек. Мы организовали небольшой кружок, пользовавшийся благосклонным покровительством комиссара школы, тоже охотника. Таким образом мы получили возможность выезжать за город на субботу и воскресенье, иногда к нам присоединялся и комиссар.

Излюбленным местом наших поездок стала Братовщина. В пяти километрах от станции начинался хвойный лес, на его опушке стоял кордон лесника, где мы останавливались и ночевали на сеновале, всегда забитом душистым сеном. В те времена (1919—1920 годы) тот глухой лес простирался на многие километры, бродя по нему целый день, можно было не встретить ни души. Много водилось в нем всякой дичи: рябчиков и тетеревов, диких голубей и глухарей, зайцев, лис и барсуков. А однажды мы даже встретили свежие следы медведя. Вот в Братовщине, да и в других местах Подмосковья, я сделался заправским охотником и редко возвращался без трофеев.

Совершенно понятно, что свое назначение в первую Советскую арктическую экспедицию Плавучего морского научного института на ледокольном пароходе «Малыгин» я воспринял с восторгом. Меня манила романтика Севера: просторы ледяных морей, суровые заполярные земли, встречи с белым медведем и, конечно же, мечты о захватывающих приключениях. Но в первом плавании по Баренцеву и Карскому морям моим охотничьим мечтам не суждено было осуществиться — ни у мыса Желания, ни в Карском море властелина полярных областей я не встретил. Вся моя охота ограничилась добычей тюленей для камбуза. Из них наш кок готовил замечательное рагу, конечно, замечательным оно было по снисходительной оценке тех далеких голодных времен.

Ни одного белого медведя мы не видели и в районе Земли Франца-Иосифа, хотя там он не редкий обитатель.

Осенью 1924 года «Персей», направляясь от острова Вайча к восточному берегу Шпицбергена, оказался окруженным сплошными льдами. Неблагоприятный ветер сжимал ледяные поля. Чтобы не застрять в этих пустынных водах и пробиться в зону более разреженных льдов или к чистой воде, приходилось высматривать слабые места, полыньи и разводья.

Сидевший в бочке на фок-мачте штурман с биноклем подавал команды рулевому. Ничто не нарушало величественной тишины ледяных просторов. На «Персее» — паровая машина, а не современный, вечно тарахтящий двигатель внутреннего сгорания. Слышно было, как хрустят льдины, разламываемые окорванными форштевнем корабля, да скрежещут и шуршат вдоль бортов.

Негромко и монотонно раздавались из бочки команды промерзшего штурмана:

— Право руля! Одерживай. Так держать! Видишь, вон там узкая перемычка перед разводьем? Держи на нее.

И вдруг громкий выкрик:

— Вижу медведя слева по курсу!

Этот радостный возглас, как пружина катапульты, выбросил меня из койки. Мгновенно натянув сапоги и бушлат, сунув в карман горсть патронов, я схватил карабин, укрепленный на бимсе над моей койкой, и выскочил на палубу. Впервые увидел я белого медведя — он, останавливаясь, поднимая голову и принохиваясь, неторопливо шел в нашу сторону. По-видимому, его заинтересовал незнакомый предмет — корабль, ведь белый медведь очень любопытен и небоязлив. Однако огромное непонятное существо, выпускавшее клубы черного дыма, настояжило зверя. Он остановился, взобрался на торос и с этой возвышенности продолжал разглядывать корабль, все так же принохиваясь. Я предполагал, что белый медведь должен быть белым, а он оказался слегка желтоватым, заметно выделялся на фоне снегов, особенно отчетливо были видны его черный нос и глаза. Кто-то предложил подманить его поближе запахом поджаренного мяса из камбуза, но эту идею отвергли, полагая, что медведю, никогда не обедавшему в столовой, этот аромат вряд ли знаком.

Видя, что медведь слишком уж внимательно нас изучает, мы сбросили с борта штормтрап и вместе с матросом Стрелковым, опытным промысловым охотником, спустились на лед. Мой спутник был вооружен винтовкой — берданкой образца турецкой войны. Она попала на корабль из мастерской моего дяди Виктора Михайловича Васнецова, где служила ему реквизитом. К этому давно устаревшему оружию в архангельском цейхгаузе удалось достать запаянный ящик с патронами, снаряженными черным порохом и свинцовыми пулями. По-видимому, они хранились там тоже со времен турецкой войны.

Скрываясь за ропками, двинулись мы со Стрелковым на сближение с медведем. Не знаю, что чувствовал он, но меня в предвидении встречи с такой крупной дичью трясла охотничья лихорадка. На расстоянии, по нашим расчетам, надежного выстрела, мы всползли на вершину ропака и залегли. Медведь стоял все на том же месте и присматривался к кораблю. Положив поудобнее винтовку, я шепнул матросу: «Стреляем вместе».

В тишине грянули выстрелы. Медведь повернулся и победжал. Неужели оба промазали? Поспешили за зверем. На следах видны были обильные пятна крови: значит, подранен, и, кажется, сильно. Однако по наторошенному и разделенному разводящими льду бежать за ним было трудно. Выбрав позицию на высоком торосе, мы еще и еще раз стреляем вслед убегающему зверю, но он не останавливается. Перескакивая со льдины на льдину, спешим за ним все дальше и дальше. Силы мои уже иссякают, сердце бешено колотится, бежать больше не могу, чувствую, что упустим добычу. Но медведь не только желанный охотничий трофей, но и десятки килограммов мяса, которое на корабле на исходе. Наш мясной паек в те годы был очень невелик.

Снова с самого высокого тороса пытаемся догнать пулей зверя. У Стрелкова осечка. Силою воли унимаю биение сердца, дрожь в руках и, тщательно прицелившись, стреляю. О радость! Медведь кубарем опрокидывается на лед. Успех придал новые силы, и мы снова пускаемся бежать. На месте падения зверя не оказалось, следы вели дальше, видно было, что он еще шел, хотя и с трудом, иногда ложился. Вскоре мы его нагнали. Наступил заключительный момент охоты. Прежде чем сделать последний выстрел, проверили, сколько осталось патронов. И о ужас! У меня — один в стволе, у Стрелкова — два. В горячке погони мы расстреляли их зря.

Медведь лежал за высоким торосом метрах в сорока от нас. Иногда он приподнимался и поглядывал через торос в нашу сторону. Тогда появлялись три черные точки — его глаза и нос. Говорят, медведь знает, что нос его выдает, и прикрывает его лапой, когда подкрадывается к тюленю, лежащему на льду. Сам я этого не видел, потому не ручаюсь за достоверность таких сведений.

Для решающего выстрела мы отошли немного в сторону, чтобы нашу цель не загоразивал торос. Решили, что добывать медведя будет Стрелков, а я стану рядом с винтовкой наготове. Если зверь еще силен и бросится на нас, стреляю я, совсем на коротке. Если и моя пуля его не уложит, то Стрелков, перезарядив винтовку, спустит курок наверняка — в упор. Итак, все предусмотрено. Матрос тщательно целится: щелк — осечка!

Оба вздрагиваем так, как будто под нами провалился лед. Он снова целится: щелк — опять осечка! Во второй раз уже не вздрагиваем. Еще и еще раз спускает Стрелков курок — выстрела не происходит. Значит, старинный патрон не годен. У него в запасе последний. Что ж, ничего не остается, как использовать его. Стрелков открывает затвор — выбрасывается только гильза, пуля застряла в казеннике ствола. Постучали прикладом о лед — не выскакивает пуля. Шомпола у нас нет. Наспех сунув в карман по нескольку патронов, мы не думали, что подраненный зверь уведет нас так далеко. На мне только

бушлат, даже не успел намотать портянки, торопясь натянуть сапоги. До портянок ли тут, когда на льду медведь — первый полярный медведь!

Нет, нельзя потерять такой трофей. Решили вынуть из последнего патрона пулю и вложить в затвор лишь гильзу. Поначали пулю пальцами — вытащили. Гильза с трудом, но вошла, затвор замкнулся. Еще внимательнее прицелился Стрелков. Опять осечка, и снова мы вздрогнули, как в первый раз. Снова и снова взводил он затвор и шелкал, но патрон не выстрелил. Что же теперь делать? Рисковать моим последним патроном нельзя. Подойти совсем близко к зверю и стрелять накоротке? А вдруг он еще силен и после выстрела набросится? Ведь у меня не будет ничего, кроме пустой винтовки, даже обычного ножа нет на поясе.

В азарте устремясь за уходящим трофеем, мы не оглядывались, а теперь, когда горячка прошла, обнаружили, что «Персей» виднеется почти на горизонте и дымит густыми черными клубами, должно быть, чтобы нам легче было ориентироваться. Постояли мы, подумали, как теперь быть, и вот что решили. Я с боезапасом в один патрон остаюсь сторожить подраненного медведя; Стрелков уходит на корабль за патронами и людьми — тащить еще не добытого медведя.

Выбрал я себе позицию на торосе, откуда видно место, где лежал медведь, но так, чтобы нас разделяло разводье. Если зверь вздумает меня проведать, я перейду на другой край и нас все время будет разделять пространство воды, а если он захочет перебраться вплавь и вылезти прямо на меня, я пристрелю его в упор.

Все было продумано очень здраво. Однако сознаюсь, приключение не приводило меня в восторг, но охотничья гордость и, конечно, опасение показаться боязливым заставили меня скрыть это.

Стрелков ушел. Я остался. И сразу изменилось восприятие окружающего. Когда ты один на один с медведем среди пустынных безмолвных ледяных полей, обостряется ощущение необычайности обстановки и, конечно, усиливается чувство страха.

Неожиданно крупными хлопьями повалил густой снег. Все кругом затянуло непроницаемой пеленой, которая скрыла и единственный оплот жизни — темное пятнышко «Персея». В глухой тишине отчетливо слышалось шуршание снежинок, падающих на лед. В монотонном однообразии этой снежной пелены я потерял ориентировку и направление на судно.

Одет я был легко, начал мерзнуть. Чтобы согреться, стал прогуливаться по льдине, прошел к следам Стрелкова — и вдруг они оборвались. Но нет, вон они видны на другой льдине, но в стороне и идут совсем в другом направлении, поперечном первоначальному следу. Значит, лед движется! Если даже его следы не занесет, я все равно не дойду по ним до судна. А снег

все падает, падает густыми крупными хлопьями и тихо шуршит по льдам.

Следы Стрелкова скоро занесет. Ведь пройдет немало времени, пока он, карабкаясь со льдины на льдину, доберется до судна.

Я утешал себя тем, что на «Персее», несомненно, взяли на меня пеленг. Но льдина, на которой я сижу, тоже движется. А снегопад может продлиться сколько угодно, и ее унесет далеко в сторону. Как меня искать тогда, если вокруг ничего не видно? Еды у меня никакой нет, одет я легко и уже мерзну.

Сколько я могу так прожить — сутки или всего день? Быть может, «Персей» пройдет совсем близко, будет подавать гудки, но я их не услышу — звук тонет в густом снегопаде. И ответить на сигналы мне нечем, нельзя тратить единственный патрон, он может пригодиться на самый последний случай.

Тревожные мысли теснились в моей голове. Почему-то вспомнилась юность, комната в Москве, глубокое кресло, рядом лампа под зеленым абажуром, у меня в руках книга Джека Лондона «Белое безмолвие». Вместе с писателем я глубоко переживаю приключения его героев. А вот теперь это не книжный герой, а я сам, и белое безмолвие обступило меня плотную, кроме него в мире нет ничего.

Только оно да я, одинокий.

Интересно? Не очень!

Вот тогда во льдах и снежной пурге я подумал: «Если все кончится благополучно, спустя многие годы, когда я буду рассказывать об этом приключении внуку, он спросит меня: «А ты боялся?». Признаюсь, мне было страшно и героем северной повести совсем не хотелось быть.

Сколько я просидел на льдине, то укрываясь за торосом от пурги, то бегая, чтобы согреться, — сказать трудно, часов у меня не было. Время тянулось очень медленно, и ноги совсем замерзли.

Но вот снегопад стал стихать. Через разводье, над высоким торосом показались три черные точки — медведь осторожно поглядывал в мою сторону. Ага, значит, он все еще там и что-то собирается предпринимать. Обойдя разводье, я посмотрел на зверя сбоку. Он опять лег.

Внезапно снегопад прекратился, как будто на небе закрыли какую-то заслонку. Постепенно прояснилось, стал виден силуэт «Персея», теперь не с борта, как раньше, а с носа. Судно дымил, значит, усиленно пробивалось в моем направлении. А перед ним на фоне свежеснеженного снега виднелись черные точки. Это с судна шли люди.

Гнетущее чувство одиночества, мои страхи рассеялись, я не могу сказать «как дым», потому что черное облако за «Персеем» висело в воздухе очень долго.

По-видимому, отлежался за торосом и медведь. Он поднялся и пошел, хотя и медленно. Ободренный приближением лю-

дей и корабля, я осторожно направился за ним, соблюдая безопасную дистанцию. Медведь пройдет какое-то расстояние — я за ним. Он ляжет — и я останавливаюсь, укрывшись за ропак-ком. Медведь иногда переплывал разводья, а мне нужно было обходить их, зачастую с большими трудностями. Хотя и видно было, что зверь теряет силы, добивать его последним патроном я не рисковал.

Но вот наконец наши люди приблизились. Я совсем уже вымотался, еле тащился и хотел закончить преследование, путив накоротке последнюю пулю, но услышал отчаянные крики:

— Не стреляй!

Ко мне бежал К. Р. Олевинский с фотоаппаратом, чтобы запечатлеть на пластинку идущего медведя. Он сделал несколько снимков, после чего я последним выстрелом добил зверя.

Тушу приволокли на судно, сняли шкуру вместе с жиром, а мясо передали коку.

Суп из медвежатины варить нельзя. На жаркое можно употреблять только некоторые части мякоти, предварительно вымочив их в воде с прибавлением уксусной эссенции. А котлеты из медвежьего фарша, обильно сдобренного луком и чесноком, совсем хороши. Сердце и почки не отличаются от говяжьих, а печень ядовита, есть ее нельзя.

Таким кулинарным заключением завершаю я повествование о первой охоте на белого медведя.

Да, а иллюстрации? Их нет!

Стараясь не опоздать к завершению охоты, К. Р. Олевинский захватил второпях пустые кассеты.

## Медведь в шлюпке

Второй своей встречей с медведем я был обязан чисто гидрологическим обстоятельствам.

Исследование водных масс Баренцева моря оставалось бы незавершенным без данных для его северной части. Что касается южных пространств Баренцева моря, их общий гидрологический режим был достаточно известен. Пытаясь восполнить пробел, институт настойчиво стремился проникнуть в северную часть моря, используя летний сезон.

Однако служба ледовой разведки и прогнозов тогда не существовала и надежды на благоприятную ледовую обстановку зачастую не оправдывались.

В августе 1926 года «Персей» начал гидрологический разрез от Горбовых островов к Земле Франца-Иосифа. Однако тяжелые крупнобитые льды преградили путь на север. Пробиваться было бессмысленно, и мы пошли вдоль кромки льдов, причем они неуклонно отжимали нас к юго-западу, в направлении островов Вайча и Надежды. Исследования мелководья

вблизи них не входили в наши задачи, поэтому, встретив большую полынью, простиравшуюся далеко к северу, мы сделали в зоне более разреженных льдов последнюю станцию и решили возвращаться к Новой Земле.

И вот мы опять среди бескрайних полярных льдов. Из бочки в хороший бинокль, казалось, видны были далеко-далеко на западе вершины гор. А может быть, это и не горы, а облака над островами. Трудно смотреть без защитных стекол на сверкающие белизной просторы.

Во время работы на станции тросик гидрологической ледки зацепился за льдину и его потащило далеко в сторону. Надо было спасать серию батометров. Немедленно спустили на воду вельбот, трос отцепили, а вельбот на всякий случай оставили на воде.

Вдруг кто-то увидел вдалеке, на краю полыньи, медведя. Задрал голову, он поводит носом, приносясь к незнакомым запахам. Охотиться на него я не собирался, у нас уже была туша молодого медведя. Мясом мы были обеспечены. Но вот медведь спустился в полынью и поплыл. И тут у нашего заядлого фотографа К. Р. Олевинского возникло непреодолимое желание сфотографировать с близкого расстояния плывущего зверя. Что ж, это интересно — и вельбот уже на воде. Добровольцы нашлись быстро, спустились в шлюпку, разобрали весла. Олевинский с фотоаппаратом устроился на носу, я сел за руль и положил рядом заряженный карабин. Гребцы дружно налегли на весла.

Медведь плыл быстро, но мы скоро стали его нагонять. Олевинский приготовился снимать.

В те годы моментальный снимок не так-то легко было сделать. Надо было навести на фокус, вынуть матовое стекло, вставить кассету, вытащить шторку и только тогда щелкать затвором.

После двух или трех снимков Олевинскому захотелось снять медведя крупным планом. Я правил прямо на плывущую голову. Щелкнул затвор фотоаппарата. Сильно разогнанный вельбот, продолжая двигаться по инерции, толкнул медведя в голову.

И тут произошло непредвиденное — зверь взревел, ухватился зубами за планшир, выкусив большой его кусок, скренил вельбот, закинул на борт лапу между вторым и третьим гребцами, навалился всей тяжестью и чуть нас не перевернул. В испуге гребцы шархнулись к противоположному борту, и это спасло нас от купания в ледяной воде.

Увидев, насколько опасное создалось положение, я бросил румпель и, схватив карабин, встал. А медведь уже закинул на планшир вторую лапу. Скорее надо стрелять. Но этому мешают гребцы, сидящие прямо передо мной. Тогда я вскочил на кормовую банку и, едва удерживаясь на качающейся шлюпке, выстрелил через голову загребного, у самого его уха. Медведь

опрокинулся в воду — он был убит наповал. Опасность миновала, а мы долго не могли прийти в себя от испуга. Я, переживая события задним числом, весь как-то обмяк, когда вспомнил о рискованном выстреле через головы гребцов.

Загребной потом жаловался мне, что целый день ничего не слышал на левое ухо, такой стоял в нем звон.

Выкушенный медвежьими зубами кусок шлюпочного планшира много лет торчал за зеркалом в моей каюте, как память о страшном охотничьем приключении.

Олевинскому опять не повезло — на снимках ничего не получилось, все было смазано.

Мясного запаса хватило на весь рейс — мы были обеспечены и котлетами, и зразами, и пирогами.

## Медведица охотится за мной

Летом 1927 года, пробираясь в сравнительно разреженных льдах на север, «Персей» оказался зажатым в центре северной части Баренцева моря. В столь тяжелые крупнобитые поля ему еще не приходилось попадать прежде.

Однажды я поднялся в воронье гнездо на фок-мачте, чтобы найти полынью. Любил я, уединившись там, наверху, остаться со своими мыслями.

Днем было пасмурно, но вот над самым горизонтом в прогал между тучами выглянуло солнце, засверкали льды в его золотистых лучах, от торосов легли глубокие фиолетовые тени. Потом небо снова затянуло, опять все стало монотонным, унылым.

Так сидел я на чистом воздухе, в вышине, куда не достигала тошнотворная вонь из машины (ее несколько дней смазывали тюленьим жиром: одна из бочек оказалась наполненной не машинным маслом, а нефтью), и наслаждался одиночеством. Вдруг заметил в бинокль движущееся вдалеке желтоватое пятно. Медведь! За торосом мелькнул как будто еще один.

За годы плаваний я успел хорошо познакомиться с медведями, однако сердце, как всегда, захолонуло от охотничьей страсти. Неторопливо спустился я по вантам, зашел в каюту и взял винтовку. Мой друг, помощник по гидрологическим работам и однокашник по университету, В. П. Кальянов упросил меня взять его с собой на лед. Виктор Петрович был человеком темпераментным, нервным, немного экзальтированным, но в условиях экспедиции безбоязненным. Он сам признавался, что при виде медведя его начинает трепать охотничья лихорадка. На первом медведе я и сам это пережил, но сумел взять себя в руки и не показать виду. Зная эти качества Кальянова, я опасался ходить с ним на медведя. Но тут он меня упросил, и я, согласившись, был вознагражден. Он спас мне жизнь или во

всяком случае избавил от медвежьих объятий, что почти одно и то же.

Итак, с винтовками в руках мы спустились по штурмтрапу на лед. Забрались на высокий торос и стали всматриваться в ту сторону, где я видел медведя. Наконец, увидели его среди нагромождений льда, а с ним двух медвежат. Значит, это медведица, она будет очень осторожной и близко к судну не подойдет. Действительно, медведица долго смотрела в сторону корабля, а рядом с нею на задних лапах столбиком, как хомяки, сидели медвежата. Казалось, мать им показывает: смотрите, малыши, вон там далеко что-то большое, черное, не подходите к нему близко, это опасно. Медведица скрылась за ропаками, а медвежата постояли еще так, столбиками, и тоже куда-то спрятались. Мы с Кальяновым решили медведицу застрелить (в свежем мясе у нас всегда была нужда), а медвежат поймать живьем для Московского зоопарка.

Порядок охоты наметили такой: Кальянов с самого высокого тороса в бинокль следит за медведями и жестами подает мне сигналы; я прохожу метров семьдесят навстречу медведице. Выбрав удобное место за торчащей льдиной, я залег. Долго я так пролежал — не вижу медведя. Посмотрю на Кальянова — он тоже не подает никаких знаков. Зная, что медведи любопытны, я лег на открытом месте на спину и стал болтать ногами, задрал их вверх, в то же время поглядывая в ту сторону, откуда можно ждать медведя.

Мне уже стала надоедать такая гимнастика, и я собирался встать на ноги. Но вдруг совсем случайно позади себя увидел над ближайшим ропаком три черные точки: медведь! Он появился совсем не там, откуда я его ожидал. Я быстро повернулся в ту сторону и приготовился стрелять. Над ропаком поднялись не только черные точки, а и вся шея зверя. На расстоянии двенадцати метров выстрел должен быть верным. Успев подумав: «Вот еще одна шкура станет моим трофеем», я потянул за спусковой крючок.

Щелкнул затвор — выстрела не последовало.

Быть может, на холоде загустела смазка затвора? Мгновенно, не меняя патрона, я взвел затвор. Медведь поднялся над ропаком всей грудью. Я приложился — и снова осечка!

А медведь, присев, как кошка перед прыжком, перебирал задними лапами, вот-вот готовый прыгнуть на меня. С высокого ропака два-три скачка — и я в его объятьях. На мгновение я растерялся, вскочил, быстро передернул затвор, введя из магазина новый патрон. В этот момент совсем близко от моей головы просвистела пуля. Медведь взревел и ухватился зубами за свой зад. Я опомнился, пустив пулю ему в грудь под левую лопатку. Медведь подпрыгнул метра на два, как мне показалось, и скатился за ропак.

Ко мне бежал Кальянов, глаза его округлились от испуга, руки дрожали. Задыхаясь, он набросился на меня:

— Ты что, с ума сошел? Зачем ты подпустил зверя так близко? Почему дважды прицелился и не стрелял? Почему вскочил? Я не выдержал и выстрелил, хотя ты и зверь находились от меня почти на одной линии. Но я видел: еще мгновение — и медведь бросится на тебя, подомнет, тогда конец, и я рискнул стрелять.— Все это, еще не приходя в себя от волнения, торопливо говорил мне Виктор, хотя все было позади.

Кальянову с его наблюдательного пункта казалось, что зверь находится ко мне ближе, чем на самом деле.

Немного успокоившись, с винтовками наготове, мы обошли ропак. Медведь лежал за ним. Осторожно приблизившись, Кальянов ткнул его дулом винтовки. Медведь был мертв. Моя пуля попала в сердце, кальяновская вскользь пронизала мускулы зада, так как перед прыжком он присел на передние лапы, а зад задрал вверх. Но именно эта пуля спасла меня от гибели.

Теперь, когда все благополучно завершилось, я вдруг почувствовал страшную слабость в ногах и в изнеможении сел на медвежью тушу. В таком состоянии я не только не попал бы в медведя, но промазал бы в газетный лист за десять шагов.

Матросы отволокли тушу на корабль, а потом организовали ловлю медвежат. Сначала мы думали, что легко их поймем, но не тут-то было. Медвежата были проворными и увертливыми. Штурман А. Г. Карельский уже совсем догнал одного, бросился на него животом, но тот успел ускользнуть. И к счастью. Потом выяснилось, что, несмотря на свою кажущуюся безобидность, медвежонок очень силен, может здорово обороняться и зубами и когтями, так что Карельский рисковал сильно пострадать.

Долго гонялись мы за медвежатами, и все безуспешно. В досаде матрос Стрелков пустил в одного из них пулю. Как промысловому охотнику ему были чужды всякие наши сантименты. Все мы его нещадно изругали и отправили обратно на судно. Как-то случилось, что оставшийся медвежонок очутился в полынье. Звереныша выловили, запутали в сеть, хотя он отчаянно сопротивлялся, а потом запихали в чехол от лебедки и в спеленутом виде доставили на судно.

В освободившемся от угля верхнем трюме плотник отгородил угол, туда и выпустили нашего пленника.

Закончив операцию с медвежатами, мы с Кальяновым вернулись на место охотничьего происшествия. Измерили расстояние от моей «лежки» до ропака, на котором я увидел медведя, — оказалось около двенадцати метров, а с позиции Кальянова — около ста метров. На том месте, где я лежал, снег был плотным, почти как лед, и мне захотелось посмотреть патрон, давший осечку.

Несмотря на тщательные поиски, патрона не нашли. И тут меня пронзила мысль, заставившая вновь пережить чувство страха. В моей каюте винтовка всегда висела с четырьмя па-

тронами в магазине, но в стволе никогда патрона не было, а затвор запирался на предохранитель.

Сойдя с судна на лед, я только взвел затвор, не вводил патрона в ствол. Значит, на таком близком расстоянии я стрелял в медведя из незаряженной винтовки.

Первые дни наш трюмный пассажир ничего не ел, хотя мы стреляли для него глупышей — птиц из семейства буревестников. Но голод не тетка — он стал поедать их, когда поблизости никого не было. Потом он пообвык, с яростью выхватывал птиц из рук и рвал их с ворчаньем.

Прожив в трюме недели две, медвежонок так измазался в угольной пыли, что вовсе не походил на белого. По возвращении в Архангельск судовой плотник соорудил для медвежонка прочную клетку, в котсрую его с большим трудом пересадили.

Водворить этого пассажира в Архангельске в вагон не представляло труда — от пристани вагон отделяло всего несколько десятков метров. Принимать зверя в Москве было сложнее. Случилось так, что встречал живой груз мой однокашник по реальному училищу Б. В. Образцов, работавший тогда в Московском зоопарке. Грузовые автомашины были в те времена редкостью, и клетку пришлось доставлять гужевым транспортом. Когда с помощью многочисленных добровольцев ее собрались ставить на полок, мишка вдруг взревел, лошадь испугалась, понесла, возчик еле ее поймал и отказался везти такой беспокойный груз. Пришлось искать другого, но и его лошадь неодобрительно отнеслась к зверю, тарасила глаза, пряла ушами. И Образцов вместе с возницей, сопровождаемые восторженной толпой ликующих мальчишек, вели ее под уздцы от Ярославской дороги до зоопарка.

Медвежонок превратился в медведя и прожил в зоопарке несколько лет. Я ходил его навещать, когда он был уже взрослым, но как ни старался я ласково-с ним разговаривать, он не пожелал признать нашего старого знакомства.

Так закончилось мое охотничье приключение в северной части Баренцева моря летом 1927 года.

Один окорок убитого медведя, слегка присоленный, зашитый в рогожу, я подвесил повыше к вантам. Хотелось сохранить его до Архангельска и угостить медвежатинной родных и знакомых. У Соборной пристани я взял извозчика — окорок показался мне очень тяжелым. Лошадь, запряженная в пролетку, тарасила глаза, фыркала и пятилась, мешая мне положить свою ношу. Я удивился: неужели она почуяла запах медвежатины и заволновалась?

Тогда я еще не знал о приключениях Образцова в Москве, он рассказал мне о них позже. Но там был живой медвежонок, да еще рявкнувший, а здесь только кусок мяса.

Угощаемые полярной дичью отнеслись к ней по-разному. Одни ели с удовольствием. Другие, узнав, что это медвежатина,

пятились от нее, как лошади, не желая даже попробовать. А кто не знал, что это за мясо, ели и похваливали; так же как и мы на корабле, может быть потому, что другого мяса у нас зачастую и не было.

## Происшествие на мысе Желания

Самый захватывающий эпизод охоты на медведя... нет, правильнее, охоты медведя на группу нашего экипажа, произошел на мысе Желания, северной оконечности Новой Земли. Тогда голодный мишка намеревался съесть нашего сотрудника, морского геолога М. В. Кленову. Вот как началась и чем окончилась эта история.

28 сентября 1927 года «Персей» подошел к мысу Желания и отдал якорь в небольшой бухточке, расположенной за мысом к северо-западу.

Подступы к мысу почти всегда обороняют полярные льды, и мало кому удавалось высадиться на него с моря. Сколько экспедиций пыталось это сделать — и на «Мальгине», и на «Персее», и на других кораблях!

Мы подошли к нему по чистой воде, причем впервые в истории полярных плаваний с востока.

Бухточку, в которой стоял «Персей», решили назвать именем Саввы Лошкина. На самом приметном месте мыса И. И. Месяцев распорядился установить знак «Персея» — высокую деревянную пирамиду из досок, привезенных с материка.

Спустили на воду моторный катер «Эвелину». На берег отправились часть команды и научные сотрудники: С. В. Обручев и М. В. Кленова для геологического обследования, остальные, чтобы выбрать и подготовить место для знака. Затем «Эвелина» вернулась к судну за плотиком из лесоматериалов, а также за И. И. Месяцевым и А. И. Мусиковым.

Я оставался на корабле и, пользуясь штилевой погодой, упакывал бутылки с пробами морской воды на соленость. Взглянув на берег, я заметил четыре округлых камня, торчащих из воды совсем близко от нашей стоянки. По-видимому, начался отлив и они обнажились. Обеспокоенный опасным соседством, я единым духом взлетел на мостик и крикнул вахтенному штурману: «Смотри, где мы отдали якорь, камни совсем близко, развернет судно на канате и прямо на них!»

Испуганный штурман В. Ф. Безбородов выскочил из рулевой рубки. Я протянул руку, указывая, где камни, но... так и остался стоять с протянутой рукой — никаких камней не было.

— Вот в этом направлении, совсем рядом были камни, а сейчас их нет, — растерянно объяснил я.

— Тебе померещилось, что ли? Глубина большая, какие тут камни? — недоверчиво возразил Безбородов.

Только что я отчетливо видел камни, видел совсем близко! Куда они девались, не мог же так быстро покрыть их прилив? И вдруг один «камень» показался из воды, только у него круглая голова, усатая морда и белые саблевидные клыки. Не камни это были, а моржи, заинтересовавшиеся «Персеем». Впервые видел я этих огромных обитателей северных широт.

Спустившись в каюту, я стал собираться, чтобы вместе с капитаном сойти на берег. Вдруг ворвался испуганный вахтенный матрос:

— Скорее, скорее, берите винтовку, на берегу на наших напал белый медведь, а они все безоружны,— закричал он.

— Да ведь у начальника и стармеха две винтовки в катере!

— У них мотор заглох, и «Эвелину» несет в море.

— А как же я попаду на берег?

— Спускаем вельбот, скорее идите — медведь на берегу гоняется за нашими, как бы не задрал кого.

Я был одет по-домашнему, в ночных туфлях. Рассуждать и переодеваться было некогда. Сунул ноги в сапоги, схватил из стола горсть патронов, сорвал со стены винтовку и в мгновение вылетел на палубу.

Людей на корабле оставалось мало, и они при участии повара и буфетчика с трудом вывалили на шлюпбалках вельбот и травил его на воду. Он как раз опустился до уровня палубы, когда я выскочил наверх. Не раздумывая, я прыгнул в него. Под моей тяжестью он быстро пошел вниз и плюхнулся на воду. За мной скатились по таям три гребца. Только три, а до берега не близко и надо спешить. Мы гребли что есть силы.

Все же я успел оглядеться. «Эвелина», окутанная клубами черного дыма, чихала; ее отнесло уже довольно далеко. На берегу бежали люди, кто-то пытался залезть на скалу. За ними неслись Рёкс и значительно отставший огромный белый медведь. Вот медведь остановился, начал терзать что-то на земле. «Уж не человека ли?» — мелькнула страшная мысль.

Это я видел с моря. О том, что случилось на берегу, впоследствии рассказал в своей книге С. В. Обручев.

«Эвелина» высадила первую партию на берег, а сама вернулась к «Персею». Старпом А. Г. Карельский, боцман Морозов, Беркуль и вместе с ними Обручев с фотоаппаратом поднялись на утес мыса Желания, чтобы выбрать место для знака. Там они нашли крест, поставленный Г. Я. Седовым в 1913 году во время санного похода от места зимовки «Св. Фоки» у Горбовых островов на северный берег. Сделанный из бревна высокий крест с вырезанной на поперечине надписью «Л-ть Седовъ 1913 г. 20 апреля» упал и лежал на груде камней. Штурман с боцманом подняли крест и камнями стали его укреплять. Обручев и Беркуль подошли к ним, чтобы помочь.

В это время из-под утеса неожиданно выскочил белый медведь и направился к кресту. Беркуль успел закричать: «Медведь, медведь!» Люди у креста тоже увидели медведя и броси-

лись бежать. Обручев с Беркулем во всю прыть пустились за ними. Толстый боцман Морозов сразу же запыхался и отстал. Поспешное отступление замыкал сеттер стармеха Рекс. Рекс сначала облаял медведя, но увидев, что люди бегут, бросился за ними.

На краю утеса беглецы похватили сложенные там топоры и лопаты и скатились вниз по склону. Вслед за ними медведь, прысав на зад, проделал этот спуск как-то очень легко.

Под утесом отступающие встретили профессора В. С. Буткевича и увлекли его за собой вдоль берега. Увидев высокий отвесный камень, торчащий из воды, Беркуль с необычайной ловкостью на него вскарабкался, а совсем запыхавшийся боцман Морозов залез в узкую щель под скалой. Все это было замечено с «Персея», на помощь людям устремились Месяцев с Мусиковым на «Эвелине», но мотор заглох далеко от берега.

Медведь между тем замешкался, видимо, соображая, за кем бежать или как легче добраться до Беркуля. В это время Карельский на бегу скинул свой полушубок, как он потом объяснил, чтобы отвлечь медведя. Правда, мнения по этому поводу были разные. Так или иначе, но медведь действительно заинтересовался овчинным полушубком, остановился, стал его обнюхивать, даже присел. Это я уже сам видел из шлюпки. Думаю, медведя поразило, что незнакомое двуногое существо может так быстро на бегу избавляться от своей шкуры. В кармане полушубка лежало несколько твердых сухих баранок. В те времена медведи еще не умели залезать в чужой карман, поэтому зверь просто отжевал его.

Интересно, что медведь, впервые унюхав хлеб, понял, что это что-то съедобное. Карман, сшитый из толстой парусины, не сразу поддался зубам, даже медвежьим.

По дороге группа бегунов встретила М. В. Кленову, которая спешила им навстречу. Оказывается, за скалами она видела другого медведя. Теперь она побежала вместе со всеми.

Медведь, заметив приближающийся вельбот, оставил недожеванный полушубок, бросился в воду и очень энергично поплыл к вельботу.

Я сидел на руле, винтовка лежала рядом. Стрелять мне пришлось, стоя на кормовой банке, вельбот покачивался, и первая пуля медведя только подранила. Сначала он как-то свернулся в воде, и я подумал, что он готов. Вельбот по инерции приблизился к медведю. Вдруг медведь оправился и полез к вельботу. После второго выстрела он повернул к берегу, и только третья пуля его прикончила.

Штурман Котцов застропил огромную тушу и отбуксировал ее к судну. Потом сходил за «Эвелиной» и тоже подтащил ее к «Персею». Ну и проклинали же Месяцев с Мусиковым незадачливый мотор катера!

Засняв всю медвежью эпопею своим маленьким фотоаппа-

ратом, С. В. Обручев отправился в геологическую экскурсию, теперь уже с «маузером» за плечами.

По распоряжению начальства я был приставлен охранять М. В. Кленову в походе вдоль берега. Хотя эта экскурсия дала мне много интересного, я не могу назвать ее особо приятной. Во-первых, меня очень беспокоило то, что на снегу не раз встречались медвежьи следы. Звери могли быть не менее агрессивными, чем наш трофей, а в магазине винтовки оставалось четыре патрона. Марии Васильевне об этом я ничего не сказал — зачем зря тревожить. Во-вторых, на судне я не успел поесть и в спешке забыл махорку. В-третьих, я надел только бушлат и теперь мерз; кроме того, просторные матросские сапоги, в которые я второпях сунул ноги в одних тонких носках, при ходьбе по камням очень натирали пятки.

Вернувшись вечером на корабль, мы с Марией Васильевной сразу съели и обед и ужин, а я еще и с добавками.

Медведя освежевали; он оказался худым, без жирового слоя. Когда его выпотрошили, в желудке нашли одни водоросли. С голоду он решился напасть на научную экспедицию.

По-видимому, медведи перешли на берег с прижатого к острову льда. Потом лед оторвало и унесло в море, а медведи остались на суше, где им нечем было питаться. Зато мясо убитого совершенно не пахло ворванью, и мы с удовольствием съели всю тушу.

В первые годы моей работы в Арктике я убил нескольких медведей, и теперь мне жаль их. Тогда я увлекался охотой и мог пойти на любой риск. Однако мы не стреляли медведей ради трофея — свежее мясо шло на камбуз, дополняя далеко не обильное питание. В те давние времена, когда медведи водились в огромном количестве, а экспедиции в полярные льды снаряжались редко, урон, наносимый их численности, был малощутим.

В тридцатые годы, плавая начальником экспедиций, я строго ограничивал отстрел медведей только насущной необходимостью. Это было сделано задолго до международного соглашения об охране белых медведей. Я чувствовал, что Арктика становится все более доступной и что настанет время, когда людей там будет больше, чем зверей.

Заканчивая повесть об охотничьих приключениях, мне хочется рассказать еще о небольшом комическом эпизоде.

После одной охоты К. Р. Олевинский сфотографировал нас со Стрелковым и наши трофеи на палубе «Персея». В порту я отправил домой письмо с этой фотокарточкой, чтобы похвастаться охотничьими успехами. Результат оказался неожиданным: от родителей пришла тревожная телеграмма: «Что случилось, здоров ли». В ответ я телеграфировал, что здоров и ничего особенного со мной не случилось.

Причину беспокойства родителей я даже не понял, пока не получил их письмо. Оказалось, на фотокарточке видно, что у меня забинтован один палец на руке. И вот встревоженные родители спрашивали, не куснул ли меня медведь во время охоты.

Конечно, мой рассказ об этом в кают-компании вызвал массу веселых шуток и выражений сочувствия мне, пострадавшему от злого медведя.

На самом деле было над чем посмеяться. Медведь не болонка, и уж если бы куснул за палец, то оторвал бы всю руку, а скорее всего сгреб меня в свои могучие объятия. Тогда, кроме моих истерзанных останков, вряд ли что сохранилось бы для фотокарточки!

Но славу бесстрашного охотника я приобрел не на этом основании. Виной тому стал художник В. А. Ватагин, хотя по справедливости ее следует поделить между ним и моим другом М. В. Афанасьевым.

Отправляясь в первое арктическое плавание, я, как патрон порохов, был заряжен литературой о полярных экспедициях, встречах с белыми медведями и, конечно, мечтал об охотничьих подвигах.

Это увлечение толкнуло меня на поступок, который можно оправдать только глупостью молодых лет да сочувствием Афанасьева. Я попросил Ватагина изобразить на бумаге белого медведя определенного размера, а М. В. Афанасьев перевел этот рисунок на запястье моей левой руки и выполнил татуировку. Так на всю жизнь я был заклеимен медвежьей печатью.

Конечно, белый медведь — могучее и свирепое животное, но больше всего я боялся не его, а родителей. По возвращении в Москву долгое время я старался скрыть свою татуировку, но до поры до времени. А когда мое «преступление» обнаружилось, ох, как же мне влетело!

На персональной выставке В. А. Ватагина в 1965 году художника чествовали, поздравляли, среди публики в день вернисажа находилось много его друзей и знакомых. Кто-то показывал ему старые фотоснимки, кто-то — сделанный им эскиз.

— А я, Василий Алексеевич, всю жизнь ношу с собой ваше произведение, — обратился я к нему и, приподняв рукав, показал татуировку.

— Неужели это сделал я? — поразился художник.

— Да, вы, Василий Алексеевич, в 1921 году на ледоколе «Малыгин» в Карском море, когда мы были зажаты льдами.

— Как же все это было давно, — вздохнул Ватагин.

Это была моя последняя с ним встреча. Вскоре Василия Алексеевича не стало.

# Норма-путешественница

«Персей» направлялся к Земле Франца-Иосифа. Приборы, лабораторное оборудование, материалы, посуда и множество всевозможных мелочей, необходимых в экспедиции, должны были прибыть из Москвы в отдельном товарном вагоне. Сопровождали этот груз Борис Константинович Флеров и автор этих строк.

В 1921 году я уже совершил такое путешествие.

Нам с Флеровым нравилось такое передвижение, неторопливое, не зависящее от расписаний, в «собственном» вагоне с печкой, на которой можно целый день кипятить чайник и готовить какую-нибудь еду.

Стояла теплая солнечная погода, и все создавало прекрасное настроение, а раскрытые настежь широкие двери вагона позволяли любоваться красотами родной природы, постоянной сменой пейзажей.

Как и в прошлое путешествие, перед рекой Вожегой состав разделили пополам и каждую часть в отдельности самым тихим ходом переправили на противоположную сторону по очень высокому деревянному мосту, который скрипел и трещал под колесами поезда. Так и казалось, что это ветхое сооружение из бревен не выдержит непомерной тяжести, покачивается, развалится и все полетит в темную воду глубокой Вожеги. Но и до нас и после благополучно проходили по нему поезда, он так же кряхтел, угрожающе трещал, но все же не рухнул.

То быстрее, то медленнее продвигались мы к северу. На станции Няндомы, как и прежде, застряли надолго. Это нас не огорчало: погода стояла хорошая, на лесных полянах был самый урожай спелой земляники.

Однажды, гуляя по няндомскому поселку, мы увидели в одном дворе медвежонка, посаженного на цепь. Вошли посмотреть. Удивительно симпатичным был медвежонок.

Я знал, что на некоторых кораблях держали медвежат, в том числе на большом военном транспорте «Уссури», на котором в годы первой мировой войны служил капитан «Персея» П. И. Бурков. Он рассказывал, что медведь прожил на корабле несколько лет. Его научили нести вахту — сидеть у трапа на задних лапах, держа в передних деревянную винтовку, а на голове бескозырку. Однажды корабль ушел, случайно оставив медведя на берегу, и его приютили на военном тральщике. Все корабли своего отряда мишка хорошо знал, потому что в обед и ужин навещал все камбузы, ожидая подачи. И в отсутствие родного дома ему жилось на тральщике неплохо, но когда через несколько дней вернулся с моря «Уссури» и на рейде дал гудок, мишка прямо с низкого борта тральщика сиганул в воду и поплыл навстречу, так что пришлось спустить шлюпку, чтобы принять мокрого отставшего члена команды.

Как рассказывал Павел Ильич, мишка с «Уссури» имел нрав общительный, всегда льнул к людям. Очень любил, чтобы с ним повозились, любил побороться с матросами. Несмотря на силу, он не отличался ловкостью, и матросу ничего не стоило свалить его, дав подножку.

Но в таких случаях мишка сердился, мог затаить обиду и отомстить — неожиданно толкнуть победителя сзади и свалить с ног. Ссориться с ним не следовало, а надо было уговорить побороться еще раз и поддаться, упав на спину. Тогда он был доволен, прощал обиду и дружба восстанавливалась.

Погиб несчастный мишка-моряк трагически. Обойдя становавища и маяки северного побережья, вернулся в порт какой-то военный корабль. На его корме стояло несколько бочек морошки, затянутых брезентом. Отправившись с визитом на это судно, мишка обнаружил бочки, продрал брезент и так наелся морошки, что тут же и помер.

Вот к чему привело обжорство!

Хватились на «Уссури» мишки, стали его искать по всем кораблям и наконец нашли завалившимся среди бочек.

Между командами кораблей возник острый конфликт, чуть не дошедший до драки. Уссурийцы обвиняли команду судна, привезшего морошку, в гибели своего любимца, а те считали виновниками самих уссурийцев, не доглядевших за своим обжорой, который лишил их значительных запасов морошки.

Только вмешательство капитанов положило конец конфликту.

Вот и мы с Борисом Константиновичем подумали, не завести ли и на «Персее» своего мишку.

К счастью, хозяин отказался продать медвежонка. К счастью потому, что как бы мы его прокормили на нашем маленьком корабле, при весьма скудном в те годы пайке?

Разочарованные несостоявшейся покупкой, ушли мы в лес, а возвращаясь через поселок на станцию, встретили очаровательную гончую сучку. Она нам очень понравилась. Если не удалась покупка медвежонка, то не приобрести ли собаку, ведь на кораблях обычно их держат. Но чья она? Мы отправились следом за ней. Ее хозяином оказался начальник паровозного депо. Продавать собаку он не захотел.

Как и в прошлую поездку с экспедиционным грузом из Москвы в Архангельск, нас снабдили бочонком селедок — и для пропитания и для «проталкивания» вагона в пути. Селедочная валюта котировалась тогда очень высоко. Ею был соблазнен и начальник депо, он уступил нам собаку за селедки и сколько-то миллионов деньгами. Звали ее Норма.

Через день наступил конец нашим ожиданиям, прицепили паровоз и поезд тронулся в дальнейший путь.

Наши койки были устроены из ящиков и тюков, и мы прекрасно на них спали. Ночь выдалась прохладной, я замерз, несмотря на то, что укрылся всем, чем было возможно, но под

утро почему-то согрелся и крепко уснул. Проснулся я, разбуженный солнечными лучами; пробивавшимися в щели вагонных дверей. Хотел распрямиться, нет, что-то мешает за спиной. Рука наткнулась на шерсть, к тому же теплую. В испуге я сел. Прижавшись к моей спине, лежала Норма.

К судовой жизни Норма быстро привыкла, все ее баловали, подкармливали, а спала она у меня в каюте за шкафом. Я думал, что вся команда станет ее хозяином, а не я один. Но оказалось не так. Стоило мне сойти на берег, как она увязывалась за мной.

Стоял тогда «Персей» в Соломбале у стенки завода «Красная кузница». Вечерами я зачастую отправлялся в город в кино или в летний театр — деревянное здание саранстой архитектуры. Оно стояло в прекрасном тенистом саду, вернее, парке (теперь он вырублен, место застроено).

Норму я запирали в каюте, а вахтенному наказывали: если вой надоеет, выпустить собаку, но не ранее чем через час. Расстояние от завода до летнего театра не менее пяти километров. Соломбалу от Архангельска отделяет река Кузнечиха, через которую переправлялись тогда на маленьких паровых беспалубных катерочках, а по городу до парка ехали на трамвае.

Однажды смотрел я вместе со своей дамой какой-то спектакль в летнем театре. Только кончился антракт, как вдруг вижу по проходу бежит Норма, а за ней контролерша с криком:

— Пошла вон, пошла вон!

Я замер в надежде, что собака меня не найдет, ведь столько ног прошло по проходу, и убежит обратно. Но не тут-то было. Норма свернула в мой ряд, пробралась под стульями прямо ко мне и заскулила.

— Гражданин, выгоните вашу собаку,— строго сказала контролерша.

Попытавшись сделать независимый вид, я ответил, что собака вовсе не моя.

— Но почему же она прибежала прямо к вам?

Я ответил, что эта собака просто моя хорошая знакомая,

— Ну, если хорошая знакомая,— заметила контролерша,— так вы ее и выгоните.

— А зачем же вы ее впускали в театр,— возразил я.

— Как же ее не впустишь, когда она прошмыгнула вместе с публикой?

Я строго сказал Норме: «Пошла вон, пошла вон!» Она и не собиралась слушаться. Что ж, придется уходить из театра? К счастью, заиграл оркестр, занавес раздвинулся, я зажал Норму коленями и назревавший инцидент разрядился сам собой. Такое случалось не раз. Я велел держать собаку на «Персее» подольше после моего ухода, просил вахтенных в проходной завода не выпускать ее на улицу, а двух мальчишек, обслуживавших паровые катерочки на перевозе, не допускать Норму на борт. Ничего не помогало, с потоком людей она всегда уме-

ла прорваться и найти меня или в летнем театре, или на бульваре, или дожидалась меня у дверей кинотеатра «Эдисон».

Работы на судоремонтном заводе закончены, судно перешло к причалам Бакарицы, километров на пятнадцать выше по Двине, и стало под погрузку угля.

В те годы совсем вблизи пристаней и угольных складов простиралась обширная низина, частично заболоченная, поросшая густым ивняком и осокой. В труднопроходимых угодьях водились утки, кулики и прочая водоплавающая птица.

Уголь грузили самым примитивным способом — катали в тачках. Наша стоянка должна была продлиться примерно сутки, и мы с Б. К. Флеровым и штурманом И. Н. Замяткиным отправились рано утром на охоту в утиные угодья. Конечно, за мной увязалась и моя Норма.

Забрели мы далеко, в лабиринте кустарников и протоков заблудились и, когда выбрались наконец на верный путь, запоздали к назначенному сроку на «Персей». А он, закончив приемку угля, давал протяжный гудок, призывая нас.

Пробираться сквозь заросли было очень трудно, судно все давало короткие нетерпеливые гудки, мы очень торопились, и когда выбежали на пристань, «Персей» был уже готов к отходу. Выслушав от капитана П. И. Буркова несколько выразительных критических замечаний в наш адрес, мы спрыгнули на палубу.

И только вблизи Архангельска спохватились, что в спешке не заметили отсутствия Нормы, ее оставили на Бакарице. Обозвав нас ротозеями, а не охотниками, и еще как-то, капитан обещал на следующее утро дать нам двух матросов, чтобы мы в рабочей шлюпке отправились на Бакарицу искать Норму.

Ошвартовался «Персей» в городе у Соборной пристани, откуда по давно сложившейся традиции должен был отправиться в свое далекое плавание.

Рано утром обнаружилось, что на стенке судоремонтного завода, у места нашей прежней стоянки, оставили новую железную бочку из-под машинного масла, и старший механик послал за нею рабочую шлюпку. В ожидании ее возвращения я отправился в каюту доспать, потому что мысли о забытой Норме не давали мне ночью покоя. Я проснулся, когда, к великому моему удивлению, в каюту с визгом ворвалась Норма, бросилась ко мне с лапами на койку и лизнула в нос.

Оказалось, что когда шлюпка подошла к месту стоянки «Персея», рядом с нашей бочкой сидела Норма.

Сообщение Архангельска со множеством населенных пунктов, разбросанных по берегам Северной Двины и протоков ее дельты, осуществлялось старыми маленькими «макаровскими» парходиками, которые, как трамваи, развозили пассажиров. Только на нем и могла Норма добраться до города.

Значит, не увидев «Персея» на месте, она отправилась на пристань пригородного сообщения, к счастью, находившуюся

вблизи места стоянки судна. Самое интересное, что собака села именно на тот пароходик, который шел в Архангельск, а не в обратную сторону, и сошла в городе, а не на какой-нибудь промежуточной пристани. Попав в город, она пробежала его весь от «мажаровского причала» до реки Кузнечихи, переправилась на перевозе в Соломбалу, проскользнула через проходную завода, и когда рано утром шлюпка пришла за бочкой, она уже была там.

Следовательно, она нигде не сбилась с правильного пути, нигде не ошиблась, воспользовалась именно первым утренним пароходиком, иначе она не могла бы так скоро добраться до места.

Чем она руководствовалась, правильно ориентируясь на сложном пути к своему подвижному дому?

Глубокой осенью вернулся я после плавания в Москву. Вместе с Нормой, конечно. С Ярославского вокзала до дома в Фурманном переулке ехали с ней на извозчике. Моя квартира была ей совершенно незнакома, за мое длительное отсутствие вряд ли сохранились какие-либо мои запахи. Норме я указал место в углу своей комнаты под столом. Там она покорно улеглась.

Переодевшись с дороги, я отправился в Плавморнин, наказав маме присмотреть за Нормой, чтобы она не попыталась вырваться за мной вслед.

Собака послушно лежала на отведенной ей жилплощади. Когда я ушел, в соседнем дворе затарахтел мотоцикл. Норма заметалась по квартире, бросилась к окнам, хорошо, что они были закрыты, а то она могла бы сигануть вниз с третьего этажа.

Дело в том, что на «Персее» я часто пользовался рабочей шлюпкой, укрепляя на корме подвесной мотор «Эвинруд», который почему-то только одного меня и слушался, да и то не без капризов. Конечно, и собака всегда меня сопровождала в поездках, отделаться от ее общества было невозможно.

Услышав треск мотоцикла, она страшно разволновалась, вообразив, что это я уезжаю на шлюпке без нее.

Случилось так, что вскоре после этого постучалась к нам с черного хода торговка, и пока моя мама что-то у нее покупала, не заперев дверь, Норма выскочила на лестничную площадку. Испуганная мама за ней. Норма вниз по лестнице во двор, через ворота в наш переулок, дальше в Козловский, в сторону Красных Ворот. Мама по силе своих возможностей за ней, зовет ее, зовет — никакого впечатления.

На площади Красных Ворот собачий хвост мелькнул вдалеке в последний раз, Норма побежала в сторону вокзальной площади. Гнаться за ней дальше у мамы не было сил; расстроенная, вернулась она домой. После долгого отсутствия, пос-

ле всех опасностей дальнего полярного плавания, в первый же день дома меня ждет огорчение — пропала собака, мама за ней не досмотрела.

Прошло часа два, как вдруг маме показалось, что кто-то скулит на парадной лестнице. Выглянула — никого нет. Но вот снова скулеж послышался более явственно. Скулила собака, но не у нашей двери, а этажом ниже. Норма, никогда не знавшая многоэтажных домов, ошиблась на один этаж.

Приехав с Ярославского вокзала на извозчике, она выбежала из квартиры с черного хода, нашла дорогу на вокзал и, безрезультатно поискав меня там, вернулась в дом, куда она вошла только раз с парадной лестницы, нашла его среди множества других домов и ошиблась всего на один этаж!

Теперь по зову матери она поднялась к нам в квартиру и улеглась в углу моей комнаты.

Мама предложила ей миску с едой, она не дотронулась. Как она нашла дорогу на вокзал и обратно? Чутьем, по следу?

Но ведь извозчик следа не оставляет.

Как она ориентировалась в огромном чужом городе, оглушившем ее шумом, непонятными впечатлениями, наполненном массой новых, незнакомых запахов? И нашла дом, где пробыла не больше часу. Для меня это непостижимо. И человек, прибывший в Москву из глубокой провинции, не сразу нашел бы дорогу на вокзал и обратно. Мое возвращение домой она встретила с неистовым восторгом и вмиг слопала всю еду в миске.

Норма прожила у меня несколько лет, и мы не раз охотились с ней в окрестностях Москвы на зайцев, где они еще водились тогда в изобилии.

## Безбилетная чайка

Однажды большая серо-белая чайка, зацепившись крылом за антенну, упала на палубу «Персея». Тут же ее поймали и осмотрели. Никаких повреждений не обнаружили.

Участник экспедиции Борис М., практикант, только что окончивший МГУ, воспитывал группу юных натуралистов при Московском зоопарке. Он старался привить им любовь к животному миру и природе.

И решил Борис пойманную чайку отвезти в зоопарк. Вместе со своим другом Юрой Б. они соорудили из ящика и сетки нечто вроде клетки, захватили немного свежей рыбы на дорогу и сели в пассажирский поезд Мурманск — Ленинград.

В вагоне чайка вела себя вполне пристойно, не кричала, сидела спокойно и изредка благосклонно принимала кусочки рыбы. Спутниками по купе оказались молодые люди, поездка обещала быть приятной.

Но гроза надвигалась! Пришел контролер.

— А на живность у вас билетик есть? — вежливоенько осведомился он.

Нет, билетика у них не было, да и в голову не могло прийти, что на чайку нужно выправлять билет.

— Тогда придется вам заплатить штраф, — так же вежливоенько заявил контролер.

У бедных практикантов денег было в обрез, только-только добраться до Москвы, и заплатить штраф они не могли. Тем более за что? За чайку, и без того доставившую массу хлопот, которую они везли в подарок государственному учреждению — Московскому зоопарку? Все эти доводы они изложили контролеру, в том числе и самый главный — что денег у них нет. Заступились и попутчики по купе, доказывали, упрашивали, но контролер был неумолим. Его вежливоенький голос изменился на властный:

— Платите штраф или высажу на ближайшей станции.

— Но у нас же есть билеты, и посадить нас вы не имеете права. Это у чайки нет билета.

Но контролер оказался твердым, как булыжник, никакие доводы не смягчали его упрямства, он даже не желал слушать, а только твердил:

— Платите штраф, а то высажу на ближайшей станции за нарушение порядка.

Дипломатический конфликт настолько обострился, что потребовалось вызвать начальника поезда, и контролер отправился за ним.

За открытым окном вагона проплывала осенняя панорама лесистых гор Кольского полуострова, вдали сверкали на солнце озера. Поезд приблизился к живописному берегу одного из них, взору открылась широкая водная гладь, в окно ворвался свежий, насыщенный влагой воздух, послышались крики чаек.

Какая умиротворенная красота природы и мрачная перспектива встречи с начальником поезда и злобным контролером!

И вдруг Бориса осенило — он откинул сетку ящика, вынул чайку и выпустил ее в окно. Распластав крылья, она полетела к озеру. Вслед за чайкой выбросили в окно и ненужный теперь ящик.

Пришел начальник поезда с контролером.

— Вот они не имеют билета на живность и не хотят платить штраф, — заявил контролер.

Борис с самым невинным видом спросил:

— Какая живность, какой штраф?

— Как какой штраф? У вас птица в ящике.

— Ну что вы, посмотрите, у нас нет никакой живности, вы, должно быть, зашли не в то купе.

Попутчики тоже подтвердили, что никакой живности нет. И они не покривили душой, живности действительно уже не было.

Начальник поезда с недоумением посмотрел на контролера.

— Но они же везли птицу в ящике,— упорствовал контролер.

— Вы, должно быть, ошиблись вагоном, товарищ контролер,— самым любезным тоном сказал Юра.

Контролер, конечно, понял, что его одурачили, но в сложившейся обстановке ничего не мог сделать, несмотря на всю свою ярость.

С трудом сдерживаемый смех пассажиров прорвался только тогда, когда поездное начальство покинуло вагон.

Вот какой комический случай произошел с безбилетной чайкой.

Но нет худа без добра — чайка получила свободу. А что может быть радостнее этого?

## В НОРВЕГИЮ

Государственный океанографический институт (ГОИН), приступив с 1930 года к широкому научно-промысловым исследованиям Баренцева моря, в первую очередь занялся изучением путей миграции и мест скопления косяков промысловых рыб в сезонном и пространственном отношении. Одного научно-исследовательского судна «Персей» было недостаточно, и институту передали траулер «Дельфин», на котором оборудовали ихтиологическую лабораторию. Кроме того, в результате объединения Мурманской биологической станции с институтом появилось еще одно исследовательское судно — «Николай Книпович».

Все три корабля работали в открытом море. «Персей» выполнял комплексные океанографические и промысловые исследования, «Николай Книпович» — преимущественно океанографические, а «Дельфин» — научно-промысловые.

Огромное значение в жизни населения береговой зоны Северных морей издревле имел прибрежный промысел тех же пород рыб, что и в открытом море. Вполне понятно, что появилась необходимость изучать и прибрежную зону, и заливы. Для этого потребовалось малотоннажное морское исследовательское судно, которое и было построено в Архангельске, длиною по палубе пятнадцать метров и водоизмещением двадцать пять тонн. На боте установили двигатель мощностью всего двадцать четыре силы. Суденышко оказалось малоудачным, планировка помещений неудобной для жилья и работы, а двигатель слишком слабым.

В честь замечательного уральского казака Саввы Лошкина, который, желая лишь познать неизведанное, около 1760 года на открытом карбасе впервые обогнул Новую Землю и доказал, что она — остров, этому суденышку дали его имя. После первого же похода двигатель на боте не выдержал непомерной нагрузки и безнадежно поломался.

Директор института И. И. Месяцев получил разрешение приобрести в Швеции у фирмы «Болиндер» более совершенный и мощный двигатель со всеми вспомогательными механизмами, а также соответствующие ассигнования на установку этого двигателя в Норвегии, на полную переделку помещений, оборудование лаборатории, камбуза, отопления и всего прочего.

Мне предложили отправиться в Норвегию и руководить работами. Это было очень интересно, и я согласился.

Начало мая 1930 года. У стенки пристани пришвартован наш маленький моторно-парусный бот «Савва Лошкин».

В кубрике очень тесно. Посредине стол, над ним световой кап, рядом со столом чугунный камелек, по бортам шесть коек, залезать в них приходится боком, как в узкий неглубокий ящик. Мы живем здесь втроем, более двух недель томимся от безделья и уже измучены неустроенной жизнью. Погода стоит холодная, штормовая, с метелями, а первого мая крупными хлопьями шел мокрый снег.

Чтобы как-то сохранить тепло, мы затанули световой кап брезентом, освещаемся керосиновой лампой. В помещении нашем всегда полутемно, сыро и почти всегда холодно. На камельке готовим пищу, им же обогреваемся. Если поленимся и ночью не подкладываем дров, к утру замерзаем. Кораблик все время покачивается и пренеприятно толкает о стенку пристани. У самой подушки, за тонким деревянным бортом плещет и булькает волна. В проходе у носовой переборки кубрика, отделяющей его от машинного отсека, стоит ручная помпа, и мы ежедневно откачиваем воду, накапливающуюся в корпuse.

Особенно ярко запечатлелась в моей памяти одна штормовая ночь, когда волны яростно хлестали в борт суденышка.

Под утро я проснулся от того, что судно сильно билось о пристань. Вытянулся из койки и привычно спустил ноги вниз, где на строго определенном месте обычно стояли туфли. Ноги мои выше щиколотки окунулись в холодную воду. Я закричал, разбудив капитана Сергея Васильевича Попова и молодого моториста Георгия Никитича Олонкина; в семье Олонкина с детства называли Костей, и мы тоже привыкли так его звать.

Засветили лампу. В кубрике плескалась вода, плавала наша обувь. Бросились к помпе, лихорадочно стали откачивать. Отыскивая причину такой течи, открыли дверь в темное машинное отделение, и поразились: через круглое отверстие в борту проникал свет и захлестывала волна. Оказывается, при демонтаже поломанного двигателя сняли выхлопную трубу, выходящую за борт, а отверстие не заделали. Счастье, что это заметили в порту.

Условия жизни на «Савве Лошкине» обрисованы мною в достаточно мрачных тонах. Но на самом деле все было еще печальнее.

Чтобы как-то прогреть сырое закупоренное помещение, мы топили камелек чуть ли не непрерывно. Но чем дальше, тем тяга в трубе становилась хуже, и при неблагоприятном ветре кубрик заполнялся дымом. В первый же теплый тихий день решили выяснить, в чем дело. Сняли трубу — ее заполняла сажа. Тогда разобрали и стали прочищать весь дымоход. Спокойная маслянистая поверхность бухты покрылась легкими хлопьями сажи, а мы испачкались хуже трубочистов.

Через несколько дней пришло распоряжение Месяцева выходить в море, не задерживаясь; кроме того, он сообщал, что деньги будут переведены в один из норвежских банков, а в Мурманске капитан может получить сто крон на путевые рас-

ходы. Для выхода в заграничное плавание тогда нужно было только составить «судовую роль», куда вошли С. В. Попов — капитан, Г. Н. Олонкин — моторист и я — старпом, рулевой и повар. Кроме того, в судовую роль необходимо было включить корабельного плотника — эту должность тоже записали за мной: я умел обращаться с плотничьим инструментом. В погранохране на «роль» приложили печать, в наших мореходных книжках проставили маленький штемпелек — и все готово, можно отправляться. По штатному расписанию команда «Саввы Лошкина» должна иметь не менее девяти человек, но ради экономии валюты мы согласились идти в плавание втроем. Это было очень выгодно институту и не безынтересно для нас: в валюте мы получали вместо тридцати процентов основного оклада шестьдесят.

Никаких документов, подтверждающих мои полномочия заключить договоры и распоряжаться ассигнованиями, у меня не было. Дожидаться такой бумаги из Москвы я не мог — было приказано немедленно выходить. Только мореходная книжка да командировочное удостоверение, составленное на норвежском языке и подписанное директором Мурманского отделения ГОИНа Г. А. Ключе, — вот все документы, которыми я располагал, уходя за границу. Не было и определенного технического задания на перестройку и оборудование судна, все предоставлялось на наше усмотрение в зависимости от стоимости работ, что можно было выяснить только на месте. Единственное, что предложил мне Г. А. Ключе, это запросить пожелания научных сотрудников различных специальностей относительно оборудования лаборатории.

Я честно выполнил это и получил такие задания, которые можно было осуществить на корабле водоизмещением по меньшей мере двести пятьдесят тонн, а не двадцать пять, каким был «Савва Лошкин».

В начале второй декады мая пришел из Александровска «Николай Книпович» и взял нас на буксир. Как только мы вышли из опостылевшего ковша, выглянуло солнце. Буксируемый «Николаем Книповичем» «Савва Лошкин» должен был следовать до места своего назначения. Но куда? Об этом я не имел ни малейшего представления. Г. А. Ключе рекомендовал по пути зайти в Вардэ и посоветоваться с консулом СССР Антуфьевым, который хорошо знал Норвегию, а раньше работал на Мурманской биологической станции заместителем директора.

И вот опять родные берега скрываются за кормой — кругом море да небо, волны плавно покачивают наше суденышко, жизнь началась по строгому корабельному распорядку.

Обязанности мы распределили так: капитан по совместительству моет посуду на камбузе, моторист весь день топит камелек, я — начальник экспедиции, старпом и повар. Все трое должны были повахтенно стоять за рулем.

До Вардё шли при хорошей солнечной погоде и небольшой волне. Из этого, самого северного города Европы мы по совету Антуфьева направились в Тромсё, где была крупная судоремонтная верфь городского акционерного общества.

После выхода из Вардё погода стала портиться, усилился северо-западный ветер, начала расходиться волна, и на «Книповиче» вытравили буксирный трос метров на двести.

Я почувствовал, как трудно держать в кильватер буксирующему; чуть собьешься и судно уходит в сторону, а вернуть его на прежний курс нелегко — штурвал плохо поворачивается, на борт не ложится совсем. Пришлось вести корабль очень внимательно и напряженно.

К Нордкапу ветер посвежел, заштормило, покатила крупная беспорядочная волна. На маленького «Книповича» страшно было смотреть. То он, взлетев на гребень, показывал свое бурое днище, и мгновение винт бурлил по поверхности воды, то снова проваливался между волнами, так что видны были только клотики мачт. Казалось, в такую качку на нем можно разве что лежать или если уж держаться на ногах, то крепко уцепившись за что-нибудь руками.

Чем ближе мы подходили к Нордкапу, тем сильнее завывал ветер, тем труднее было править в кильватер; за штурвалом стояли по двое, но и это мало помогало делу.

Уже виден был обрывистый профиль Нордкапа, когда с «Николая Книповича» просигналили, что они поворачивают влево. Значит, решили укрыться под берегом. Мы зашли в Тана-фьорд. Как резко изменилось все! Совершенно спокойную бухту окружали горы, а штормовое море осталось позади.

На «Николае Книповиче» заработала лебедка, подтягивая нас к себе.

— Что у вас случилось? — крикнул я, когда мы приблизились.

— У нас — ничего, — ответили с судна, — просто зашли укрыться и вас покормить. Вы, должно быть, давно не ели?

— Почему не ели? Я готовил и обед и ужин, мы сыты.

— Да как же вы варили в такую качку?

— А почему бы и не варить? Нас уж не так и качало. Вот вы-то как могли готовить? Мы поражались, как вы на ногах можете стоять, не то что готовить обед.

— А мы за вас очень беспокоились, — ответили нам, — как скроетесь за волной — и мачт не видно, боялись, уж появитесь ли на волне, не захлестнуло ли. А потом как взлетите на гребень, так от сердца отляжет.

Когда в штормовом море глядишь на другой корабль, то создается впечатление, что его треплет гораздо сильнее, чем твой.

Воспользовавшись спокойной стоянкой, решили проверить, почему же так трудно поворачивается штурвал. На юте оторвали решетку, закрывавшую сверху сектор руля, и поразились:

туртросы были закреплены за него неправильно — правый к правому, а левый к левому его углу, а не наоборот. Устранить такой грубый конструктивный дефект мы не могли, приходилось только его учесть.

Переждав ночь в Тана-фьорде, снова направились в море. Дул умеренный западный ветер, часто проглядывало солнце, его лучи глубоко проникали в темно-синие воды Нордкапской ветви Гольфстрима. Слева от курса возвышался красивейший ерег, на вершинах гор сверкали еще не стаявшие снега.

Казалось, с сурового севера мы перенеслись к благословенным и ласковым берегам Средиземного моря. Огибая Нордкап, амый северный мыс Европы, прошли под берегом, не заметив наменитого ресторана, куда богатые туристы приезжают пить иски в лучах полуденного солнца.

До Тромсё шли открытым морем, вдали от берега. Денег а лоцмана не было, и мы обходили стороной сказочно красивые норвежские фьорды. Только перед самым Тромсё повернули к берегу, вошли в пролив Квель-сунд, обогнули остров Квалё и отдали якорь на рейде против города.

Тромсё стоит на западном склоне маленького гористого островка того же названия. С рейда, защищенного от всех ветров, город, поднимающийся в гору амфитеатром, виден как а ладони. Узкие улочки, небольшие, преимущественно двухэтажные домики, ярко окрашенные, с крутыми черепичными крышами, старинная готическая ратуша и большой собор на лавной площади. И повсюду много-много зелени.

Вид этого чистенького, типично норвежского города очень живописен, он окружен лесами, в которых разбросаны многочисленные коттеджи — значительная часть населения живет а городом.

Пришли мы сюда в двадцатых числах мая. Уже началось его, все распустилось, ярко сверкала молодая листва деревьев, зеленели лужайки в скверах, пестрели цветочные лумбы. Стояла совсем теплая погода, все носили летние пальто или костюмы.

В Мурманске несколько дней назад только угадывалось приближение весны. А ведь Тромсё лежит примерно на широте Мурманска. Вот что значит благотворное влияние теплых вод Гольфстрима.

Да, в Тромсё все одевались по-летнему. А во что же одетья мне? Выехал я из Москвы поздней осенью, чтобы участвовать только в одной экспедиции. Но получилось так, что желающих меня сменить не нашлось. Все мои заместители по овершено уважительным причинам не могли пойти в тяжелые зимние плавания. Пришлось зиму проплавать самому. Тотом предложили отправиться в Норвегию, и я остался в Мурманске уже по своему желанию.

Для зимних плаваний была у меня меховая кожанка, теплый шлем, ватник с брюками, сапоги, валенки. Но как же та-

ким пугалом сойти на норвежский берег? Да еще явиться на судоремонтную верфь для переговоров в качестве представителя научно-исследовательского учреждения Советского Союза?

На рейде Тромсё мы отдали якорь под вечер. Собрав на «Николае Книповиче» у кого брюки, у кого невероятного цвета толстовку, у кого ботинки и фуражку, я рано утром съехал на берег, юркнул в ближайшую непрезентабельную улочку, там в первый же шкиперский магазин. Здесь можно было купить все, что требуется кораблю и моряку — якоря, блоки краски, кисти, отличительные фонари, весла, цепи, плащи, зюй двестки, трубки, табак и галеты. Можно было приобрести и костюм и макинтош, фуражку, ботинки, свитер. Все дешевое но конечно, не последней моды, как раз для нетребовательного вкуса матросов, своих и иностранных.

А в моем положении что оставалось делать? На главную улицу в большой магазин показаться нельзя, да и денег очень мало. В общем, в шкиперском магазинчике оделся я вполне прилично, а на наш тогдашний взгляд (не надо забывать, что это был 1930 год) даже хорошо.

В то субботнее утро я купил первый в моей жизни штатский костюм; до того я носил только фланелевки, кителя, шинели и бушлаты.

Когда, вернув матросам одолженные части туалета, я облачился во все новое и посмотрелся в зеркало для бритья, то показался себе очень элегантным. Жаль было только, что на судне не нашлось зеркала побольше.

Теперь мы могли отправиться к администрации судоверфи акционерного общества Тромсё. Попов изъяснялся по-английски, Олонкин свободно владел норвежским языком, я говорил по-немецки и по-французски.

Директору и главному инженеру судоверфи мы подробно рассказали, какие работы требуется произвести на «Савве Лошкине» и какими средствами мы располагаем.

В полтора-два часа, бегло осмотрев судно, мы обо всем договорились, получили согласие на выполнение всех работ и раз решение поставить «Лошкина» в ковш завода.

Мы были обрадованы тем, что так сразу удалось договориться в Тромсё, потому что совершенно не знали, куда идти дальше и где искать другую верфь, тем более что судно не имело двигателя.

Вернувшись на свой бот, я тут же отпустил «Николая Книповича» домой, потому что дальнейшая стоянка потребовала бы оплаты всяких портовых и таможенных сборов, выдачи какого-то количества валюты команде, а такими деньгами я не располагал.

Отдали мы свой якорь, распрощались с друзьями на «Николае Книповиче», он отошел от нашего борта и направился в сторону Кваль-зунда.

Долго видны были развевающиеся флаги, звездно-синий на мачте и государственный на флагштоке. Потом очертания корабля стали таять, сливаться с голубой далью моря, и только как бы светилось алое пятнышко родного флага.

Мы остались в Тромсё совсем одни, в городе даже не было советского консульства.

Поскольку двигатель наш не работал, мы хотели поскорее убраться с открытого рейда в ковш судоремонтной верфи; маленький моторный катер пришел за нами к концу дня. Вручную выбрали якорь, и катер медленно потянул нас к берегу. Но не дотащил до верфи. С катера нам что-то покричали, помахали руками, отдали буксирный трос и быстро ушли в ковш. Мы предположили, что катерок слишком слаб и отправился за помощью. Но прошло минут пятнадцать, никто к нам не подходил, а судно медленно дрейфовало вдоль берега. Пришлось снова отдать якорь.

Вечерело, буксир не показывался, на верфи не было видно никакого движения.

Спустили шлюпку, погребли к верфи — там ни в цехах, ни в конторе ни души, только в проходной находились двое дежурных охраны. Они нам объяснили, что работа закончена, все ушли. Разве мы не слышали гудка? Гудок мы, наверное, слышали, но не знали, что он означает. День был субботний, сокращенный, и когда прозвучал гудок, всех будто ветром сдуло с верфи, в какие-нибудь минуты там не осталось никого.

Так же мгновенно закончили рабочий день и люди на буксировавшем нас катере, не дотащив до пристани.

Позже, поработав вместе с норвежцами, мы увидели, что такое поспешное бегство с верфи в порядке вещей. Стоит гудку возвестить обеденный перерыв или конец рабочего дня, как мгновенно выключаются моторы, останавливаются станки, и, наверное, если бы кузнец занес над наковальней свой молот, он не завершил бы удара. Все бегом устремляются к воротам, хватают свои велосипеды и мчатся по домам. Но утром еще не успеет оборваться гудок в восемь часов, как вся верфь мгновенно включается в работу, ни болтовни, ни перекуров.

Первое время нас поразил распорядок дня на верфи. Началось — в восемь часов, а в десять снова гудок — перерыв на десять минут. Все достают бутерброды, термосы с кофе и тут же на месте закусывают. С двенадцати до тринадцати часов — обед, но в шестнадцать часов гудок снова возвещает о десятиминутном перерыве, опять термосы, опять закуска. А в семнадцать часов — после рабочего дня все устремляются ужинать. В конце концов и мы привыкли к такому режиму питания — часто, но понемногу.

Однако вернемся на «Савву Лошкина». В этот субботний вечер он одиноко стоял на рейде, не имея возможности двинуться самостоятельно. Правда, погода отличная, якоря надежные, но мало ли что может случиться с погодой, даже на

защищенном рейде. Всем пришлось остаться на судне, а как хотелось побывать на берегу, в первом для меня норвежском городе.

Ночь прошла спокойно. Настало теплое, совершенно тихое воскресное утро. Оранжевые крыши города, утопавшие в яркой зелени садов, заливало солнце. Мы решились по очереди съезжать на берег.

И вот я на пристани центральной площади Тромсё, где стоит древнее величественное здание главного собора города. Площадь примыкает к главной улице, на ней тесно от прогуливающейся публики. На одном углу площади — стеклянный киоск, где продаются газеты, журналы и книги. А в нем... но о киоске потом.

Первое, что мне попало на глаза, как только я ступил на берег, это булочная-кондитерская. Из раскрытой двери пахнуло таким ароматом сдобного хлеба, что у меня заломило скулы и потекли слюнки. На «Савве Лошкине», получая «травловый» паек на девять человек, мы питались сытно, но пресно и однообразно.

Я вошел в булочную и поразился обилию и разнообразию товаров. Здесь была целая выставка образцов искусства норвежских пекарей и кондитеров.

И вот с десятком пирожных сажу я на скамеечке в сквере и наслаждаюсь.

На главной улице было множество магазинов, в том числе и кондитерский, куда более шикарный, чем тот, где я сделал мою первую покупку — десять пирожных. Соблазнили меня там большие и очень дешевые плитки шоколада, и я купил две. Они предназначены для варки, но я, не зная этого, с удовольствием сразу съел одну. Потом приобрел ароматный табак и шикарную трубку, которую тут же начал обкуривать. Потом зашел в кафе, съел яичницу с ветчиной, доел на набережной свои пирожные; почувствовав, что переполнен и едой, и впечатлениями, и ароматным табаком новой трубки, поспешил вернуться на корабль.

Усевшись на планшир фальшборта, я любовался чудесными цветами неба и окружающих гор. Вода в фиорде отличалась удивительной синевой и прозрачностью, на большой глубине поблескивали чешуей проплывающие стайки рыб. Что-то стало тоскливо на желудке, и как ни жалко было истраченной валюты, пришлось покормить рыбок.

Так закончились первые сутки. На следующее утро все тот же катерок дотащил судно до верфи, поставил его в ковш. Ближайшие два-три дня были посвящены составлению дефектной ведомости и проекта договора с верфью, а потом наш кораблик подняли на слип. Из-за значительного крена жить на нем стало невозможно, топить плиту и готовить разрешалось только в дневное время.

Обедать мы стали в кафе и ресторанах. Об этом стоит ска-

звать несколько слов, так как многое очень характерно для Норвегии тех лет. Ресторан в нашем понимании этого слова был в городе всего один, при центральной гостинице, на главной улице, где мы никогда не бывали. Вечерами там гремела музыка, и посетители туда входили обязательно в смокингах или фраках. На вершине острова, среди тенистого парка, стояло огромное кафе вроде эллинга, с красиво оформленными деревянными конструкциями. Там горожане любили проводить вечера: вместо того, чтобы звать гостей к себе, их приглашали в это кафе.

Но в городе имелось и множество маленьких, весьма своеобразных ресторанчиков, под которые отведены одна-две комнаты в квартире. В меню два-три супа, три-четыре вторых. Если вы хотите заказать что-либо другое, то хозяйка приготовит вам все, что пожелаете, попросив прийти через час.

Отправились мы с Сергеем Васильевичем пообедать в такой самодельный ресторанчик. Сели у окна, любуясь открывавшимся видом на синий фиорд, лесистые горы и еще сверкавшие снегом вершины далеких хребтов. Радужная хозяйка разумела только родной язык, и попытки объясниться с ней по-немецки или по-английски ни к чему не привели. А мы не могли разобраться в норвежском языке. Ну, на первое — суп, в конце концов все равно какой, на второе, мы это поняли, — мясо.

Подали нам гороховый суп со свиной — отлично!

Потом стакан молока — тоже хорошо!

Сидим, сидим, а мясо все не подают. Хозяйка ушла с сумкой, видимо, в магазин. Неужели за мясом для нас? Но вот она вернулась, снова ждем, а мяса все нет. Долго так сидели, а потом решили объясниться; тут выяснилось, что по-норвежски «мей» не мясо, а молоко. Расплатились и ушли.

Вечером, сильно проголодавшись после работы, мы снова отправились в ресторан, теперь уже вместе с Костей, свободно говорившим по-норвежски. Мы выбрали тихую улочку в портовой части города, заметив там небольшой ресторан. Размещался он тоже в бывшей квартире, но оказался более солидным, чем те, которые посещали мы раньше, блюда подавал настоящий официант во фраке.

Наш выбор пал на зразы и на что-то сладкое. И вот поставили нам на стол огромное блюдо — тридцать зразов, обрамленных разнообразным гарниром. Бери, сколько хочется. И мы взяли. Съели двадцать семь штук, стыдливо оставив три, чтобы не подумали, что мы такие уж голодные. Но посетить этот ресторан еще раз постеснялись.

Настало время перебираться с судна на берег. Сначала думали устроиться на частной квартире, но кто-то из моряков посоветовал поселиться в «шёмансьемм» — доме моряка, двухэтажном деревянном здании на углу Нансенпляц, совсем близко от верфи.

Директриса, высокая, сухая и строгая дама в длинном черном платье со стоячим воротником, подпирившим подбородок, признавала только норвежский язык, зато ее муж Якобсен, старый моряк-пенсионер, совсем еще крепкий, подвижный, мог объясняться на семи языках, в том числе на русском. Прожив в шёмансьем три месяца, мы подружились с этим симпатичным и общительным человеком — полной противоположностью своей чопорной супруге. Впоследствии мы узнали, что эта пожилая пара — молодожены.

Нас зарегистрировали, предложив заполнить маленький листок, кто мы, откуда и куда, не требуя никаких документов — мы могли назваться кем угодно.

Сообщенные нами о себе сведения были записаны мелом в списке проживающих на черной доске, висевшей в вестибюле.

Строгая директриса предложила нам по отдельной комнате с полным пансионом. Стоило это на наши деньги шестьдесят рублей в месяц. Утром в восемь часов полагался завтрак, в двенадцать — обед, в шестнадцать — чай, в двадцать — ужин и чай, по корабельному распорядку. Кормили очень вкусно, обильно и разнообразно. Постельное белье меняли по субботам, на неделю выдавалось четыре полотенца и полкуска туалетного мыла. Пансион был действительно полным, ни о чем не приходилось заботиться.

Обстановка в доме моряка очень скромная, но все блестело чистотой. В каждой комнате старинный умывальник — большой фаянсовый таз, вставленный в особую металлическую стойку, огромный, тяжеленный кувшин для воды и литой чугунный камин, сплошь украшенный барельефами на темы норвежских саг. На постелях по две легчайшие пуховые перины необычайной толщины. Норвежцы любят спать в холоде и укрываться такими невероятными перинами. Я не мог ими пользоваться, попросил одеяла.

В первом этаже дома моряка находилась большая комната с рядами стульев и кафедрой — какой-то зал заседаний. Дверь из зала выходила прямо на улицу на небольшую терраску.

В первый же субботний вечер, услышав пиликанье скрипок и монотонное пение, я выглянул в окно и увидел на терраске двух женщин, играющих на скрипках, и мужчину. Меня заинтересовала странная форма их одежды. Я спустился вниз, чтобы лучше рассмотреть это трио. На женщинах, одетых в строгие черные костюмы с малиновыми кантами, были черные же шляпы с широкой малиновой лентой по тулье. На мужчине такая же тужурка, малиновые погоны и военная фуражка с околышем того же цвета. Это были представители Армии спасения. Оказалось, что игрой на скрипках и пискливым пением нудных псалмов они пытаются завлечь прохожих на проповедь. Желających всегда было мало.

Воскресным утром, пока все завтракали, в каждой комнате, вне зависимости от национальности обитателя, появлялась

на столе маленькая брошюрка религиозного содержания на норвежском языке. На обложке была картинка — бушующее море, торчащая из него скала, на ней крест и человек, захлебываемый волнами, ухватился за цоколь креста.

Позже мы узнали, что наш дом моряка принадлежит христианскому союзу моряков и над ним шефствует Армия спасения.

После тесного, грязного и продымленного кубрика «Саввы Лошкина» дом моряка показался нам роскошным. Сразу захотелось воспользоваться благами цивилизации и принять ванну, которую следовало предварительно заказывать. Первым мылся Сергей Васильевич, за ним я. Хотел сначала намылиться под краном, окатиться душем, а затем, наполнив ванну чистой водой, посидеть в ней и поблаженствовать — удовольствие, которого уже давно был лишен. Ах, как было приятно растереться жесткой мочалкой, окутавшись хлопьями белой пены. Только собрался я смыть эту пену, как из крана потекла холодная, а потом совсем ледяная вода. В чем дело, что случилось?

Но ничего страшного, есть звонок, стоит нажать кнопку — придет коридорная и пустит горячую воду. Нажал. Подошла девушка. Но как ей объяснить через закрытую дверь, если она говорит только по-норвежски? Составляя на разных языках фразу всего из трех слов: течет холодная вода, я пытаюсь втолковать ей, в чем дело. Девушка бойко и пространно отвечала мне по-норвежски. Я не понял ни слова и снова настойчиво повторял на разных языках: «вода холодная», а девушка, протараторив что-то в ответ, ушла.

Ага, значит, поняла, сейчас пустит горячую воду. Подождал, открыл кран — течет такая же ледяная. Подождал еще — все то же. Напрасно понадеялся, не поняла ничего.

Еще раз нажал я кнопку, опять девушка появилась за дверью, снова упорно повторял я: «вода холодная, вода холодная», а она со смехом лепетала мне в ответ еще бойчее и опять ушла.

«Ну, теперь-то, должно быть, поняла», — решил я. Но проходит минут пять, потом десять, а вода все такая же ледяная. Намыленные волосы слиплись в колтун, мыльная пена стала высыхать, тело чесаться. И вспомнился мне подобный эпизод, описанный Ильфом и Петровым в «Двенадцати стульях». Читая его, я очень смеялся, но теперь мне было не смешно.

В городе я видел вывеску: «Баня» и теперь пожалел, что не пошел туда.

Но что же делать? Снова вызывать коридорную бесполезно; видимо, она бестолковая и ничего не поймет. Холодной мочалкой кое-как стер с себя пену, голову повязал полотенцем, натянул на голое тело костюм и вышел в коридор искать сочувствия и помощи. Не успел я спуститься вниз, как встретил девушку с Якобсоном, который и объяснил, что колонка ванной

топится дровами. Попов использовал всю воду, и надо было подождать, пока она нагреется. А девушка меня поняла и старалась объяснить, что она топит во-всю и скоро пойдет горячая вода. Я же ничего не понял и, видя два торчащих из стенки крана, не мог предположить, что за ней стоит обыкновенная дровяная колонка.

Вот каким трагикомическим происшествием сопровождалось мое первое мытье в норвежской ванной.

Вскоре мы привыкли к нашему дому, жить там было удобно, без всяких забот.

К тому же мы, трое русских, считались людьми скромными, занимавшими солидное служебное положение, и находились на привилегированном положении. Обычно моряки останавливались здесь на несколько дней, а мы приехали надолго и были первыми русскими, поселившимися в Тромсё после революции. Посему мы питались не за общим столом — нам подавали в отдельной, хорошо обставленной маленькой гостиной, где стоял патефон с большим выбором пластинок.

«Молодая» супруга Якобсена очень строго следила за своим мужем, не разрешала ему посещать моряков, останавливающихся в доме, особенно матросов. Но мы были исключением, и Якобсен частенько посещал нас по вечерам и мог задержаться надолго. Конечно, у нас всегда имелся коньячок или виски, апельсины, печенье. Но вот раздавался легкий стук в дверь, ласковый голос вопрошал: «Якобсен у вас?» Все-таки и в нашем обществе мужа не следовало выпускать из-под контроля. Мы это прекрасно понимали и в такие моменты на нашем столе можно было увидеть только легкую закуску, рюмочки и маленькую плоскую фляжку коньяка, подчеркивавшую нашу скромность.

На самом деле коньяк мы разливали из обыкновенной бутылки, которая исчезала при легком стуке фру, чтобы не навлекать на Якобсена семейных неприятностей.

Однажды в субботу, пораньше вернувшись с верфи, мы застали в доме моряка полный разгром: вещи вынесены, шторы сняты. Шла генеральная уборка. Нас попросили поскорее пообедать и уйти гулять. Вечером все сверкало особой чистотой, хотя в комнатах без того было чисто. Пахло воском натертого линолеума и еще каким-то специфическим ароматом норвежского мыла.

В воскресенье завтрак подали несколько позже, стол выглядел явно празднично, с какерами и прочими сладостями. После завтрака я уютно расположился на диване, чтобы почитать газеты. Над моей головой красивыми складками свисали со стены государственный и звездно-синий флаги из специальной шерстяной яркой ткани, сшитые в мастерской для «Саввы Лошкина».

Стук в мою дверь. Я встал и пригласил войти. Появилась директриса в строгом черном платье, ее сопровождали три дамы, также одетые во все черное с высокими кружевными воротниками.

Я раскланялся, они так же любезно меня приветствовали. Но вдруг взгляд их упал на красный флаг с серпом и молотом, висевший над диваном. Их лица недоуменно и испуганно вытянулись, они что-то спросили у директрисы, она им ответила. Дамы повернулись и поспешно покинули мою комнату, не задав ни одного вопроса. Потом я выяснил, что дамы эти были шефами христианского союза моряков из Армии спасения, производившие обследование дома моряка в связи с какой-то внутриармейской датой. Конечно, они никак не ожидали увидеть советский флаг в этом христианнейшем доме.

Раз я уже упомянул о газетах, придется к ним вернуться, поскольку с этим связано много светлых воспоминаний.

На центральной площади вблизи собора стоял большой стеклянный киоск, где продавались газеты и журналы многих стран. Как-то раз, вскоре по прибытии в Тромсё, с удивлением увидел я в витрине «Известия» и «Правду». Подошел к окошку киоска. Своеобразная красота продававшей газеты фрекен меня поразила — почти брюнетка, с тонкими чертами лица, большими ярко-голубыми глазами. Да, фрекен была настолько красива, что я растерялся, стоял перед киоском, не находя нужных слов, а она с удивлением смотрела на молчавшего покупателя и о чем-то меня спрашивала.

Наконец я с трудом вымолвил:

— Не говорите ли вы по-немецки?

Оказалось, что говорит и по-немецки и по-английски.

С тех пор я каждый день приходил за газетами и полюбоваться ее красотой, перекинуться несколькими словами.

Я уже рассказал, что в составе маленькой команды «Саввы Лошкина» был молодой механик Георгий Олонкин, звавшийся Костей, который свободно владел норвежским языком. Его мать — норвежка, и в семье говорили как по-русски, так и по-норвежски. Отец был помор, и жили они где-то около Печенги. После Октябрьской революции при установлении новой государственной границы РСФСР эта территория отошла к Финляндии.

Там осталась мать, переселившаяся потом к родственникам в Норвегию. Отец с детьми оказался на территории РСФСР. Так новая граница разделила семью.

Старший брат Кости, Геннадий Никитич Олонкин, зимовал в Югорском Шаре и в 1918 году был принят на проходившее судно «Мод» полярной экспедиции Амундсена вместо заболевшего норвежского радиста, который остался в Югорском Шаре. По окончании экспедиции Олонкин был награжден нор-

вежским орденом Почетного Легиона, разыскал свою мать, получил норвежское подданство, много лет сотрудничал с Амундсенем, потом переселился в Тромсё, женился на норвежке и в 1930 году работал научным сотрудником в тамошнем метеорологическом институте.

Прочитав в газете, что на городокой верфи перестраивается научно-исследовательское судно, прибывшее из Советского Союза, и механиком на нем работает какой-то Олонкин, он пришел выяснить, кто это такой. Так повстречались два брата, не видевшиеся с детских лет. Случись встреча на улице, они прошли бы мимо, не узнав друг друга.

Впоследствии мы часто бывали в этой русско-норвежской гостеприимной семье, занимавшей в пригороде просторный дом, окруженный тенистым садом.

О своем начальнике и друге Руале Амундсене Олонкин отзывался с большой теплотой и любовью, а при воспоминании о его недавней гибели на глаза Олонкина навертывались слезы.

Однажды вечером, когда я вернулся с верфи, меня позвал к себе Костя. В его комнате я застал гостей — фру Олонкину и изящную голубоглазую фрекен из газетного киоска. Я очень смутился, тем более что был одет по-домашнему, в свитере и в ночных туфлях. Нас представили. Оказалось, что фрекен — родственница Олонкиной и зовут ее Маргарет. Так состоялось наше первое знакомство. Потом мы часто встречались в доме Олонкиных, ездили по воскресеньям за город, а вечерами любовались незаходящим солнцем с длинного мола, далеко выходящегося в фиорд. Мол был любимым местом вечерних прогулок жителей Тромсё, с него открывался чудесный вид на фиорд и лесистые горы по берегам.

За время моего пребывания в Норвегии мы подружились с фрекен Маргарет. Она мне очень нравилась, и с ее стороны я всегда чувствовал самое дружеское и теплое расположение.

Когда наше судно подняли на стапель, пришлось все имущество с него сдавать на склад верфи. Сняв огнетушители, решили заодно их испробовать, и не зря — один действовал исправно, другой шипел, но не давал пены, а третий — вообще никак не реагировал на удар по кнопке. Положили их рядом на землю, чтобы потом промыть и перезарядить.

На соседнем с нами стапеле стоял небольшой пассажирский пароход. По высокой стремянке с его борта спускался на землю человек. Неожиданно наш бездействовавший огнетушитель выбросил сильную струю пены прямо на стремянку. Спускавшемуся по ней моряку некуда было увернуться, и его изрядно забрызгало пеной. Естественно, что он выругался, а мы бросились извиняться. Но извинений моряк не принял, заявив, что он старший механик пассажирского парохода и не потерпит, чтобы его безнаказанно поливали из огнетушителя. Мы оправдывались: это произошло нечаянно и виноват неисправ-

ный огнетушитель, но механик был непреклонен. Он заявил, что мы должны прийти к нему вечером и чистить его костюм (к счастью, рабочий). Живет он совсем близко от шёмансьемм, а фамилия его Ольсен. Что же поделаешь, пришлось обещать. Захватив коньяк и виски, по нашему мнению, необходимые для чистки костюма, мы отправились к Ольсену. Его семья встретила нас приветливо, были приготовлены всякие какеры и наш коньяк оказался весьма кстати. Познакомились с его дочкой, молоденькой, соломенноволосой, розовой и пухленькой голубоглазой Йоханной. Кстати, оказалось, что она дружит с фрекен Маргарет.

Квартира Ольсенов состояла из четырех комнат и была расположена в два этажа. Наверху — гостиная и кабинет. Потом наша компания очень часто собиралась на втором этаже, и родители не мешали молодежи развлекаться. Но в полночь из нижнего этажа раздавался стук в потолок и все мы послушно расходились.

Нужно сказать, что вообще норвежцы относились к нам внимательно и дружелюбно. Ведь мы были первыми советскими людьми, появившимися в Тромсё после Октябрьской революции, а белогвардейские газетки, попадавшие в Норвегию, распространяли о нашей стране всяческие небылицы.

Родители фрекен Маргарет — норвежец и итальянка (вот откуда темные волосы и голубые глаза) — были коммерсантами, владельцами большого книжного магазина. Хотя в гости нас к себе они не приглашали, но благосклонно относились к дружбе своей дочери с советскими моряками.

Фрекен Маргарет познакомила нас с дочерью финского консула Орли, хорошей пианисткой, симпатичной жизнерадостной девушкой.

Так сложилась наша небольшая интернациональная компания, в кругу которой приятно проходили свободные вечера и воскресные дни. Собирались то в семье Олонкина, то у Орли, но чаще всего у Йоханны Ольсен, где чувствовали себя совсем как дома.

Я уже рассказывал, что Тромсё с его садами и скверами вытянулся вдоль восточного берега острова. Никакого общественного транспорта, кроме такси, в городе не имелось. Стоило какие-нибудь четверть часа прошагать за его окраину, как ты попадал в окружение березовых рощ, садов и мог дышать воздухом, насыщенным запахами близкого моря и зелени. Город по субботам становился безлюдным. Пожалуй, половина его жителей, нагруженная рюкзаками и палатками, с утра устремлялась к пристани, переправлялась на другой берег пролива, а в вечернюю пору там в горах повсюду мерцали огни костров.

Особым почетом пользуется в Норвегии Сант Ханс даг — день Ивана Купалы. В предпраздничный вечер и стар и млад

отправляются за город, как в прежнее время у нас на Руси, жгут костры и в полночь прыгают через них. Наши друзья предложили отпраздновать этот день вместе с нами.

Закупив все необходимое для пикника, мы отправились довольно далеко в лес. Светлую норвежскую ночь провели так, как ее полагается проводить в Сант Ханс даг. Рано утром несколько уставшие после бессонной ночи возвращались домой. На полдороге увидели домик с вывеской: «Роммеколе», по-русски — «простокваша». Спутницы наши заявили, что хотят есть. Было около четырех часов, двери, конечно, оказались закрытыми, кто же в такое время станет нас кормить?

Надо постучать, нам откроют и накормят, уверенно заявили фрекен. Стучаться глубокой ночью мы не рискнули, предложили им самим вести переговоры и предпочли остаться в стороне, наблюдая, что произойдет.

Двери открыла женщина в капоте, они о чем-то поговорили и подали нам знак, что можно заходить. Мы вошли в столовую частного загородного дома, куда приветливая хозяйка через десять-пятнадцать минут принесла яичницу с ветчиной, кофе со сливками и сдобные булочки.

Заплатите ей полкроны сверх счета, и она будет очень довольна, посоветовали фрекен. Действительно, хозяйка рассыпалась в благодарностях.

Отправляясь на прогулку по окрестностям Тромсё, особенно на пути к красивейшему водопаду далеко в горах, даже в самых глухих хуторах мы видели вывеску, приклеенную к оконному стеклу крестьянского домика: «Роммеколе», а в палисаднике один-два столика и скамейки. Здесь всегда можно было получить не только простоквашу и сливки, но и незатейливый деревенский завтрак.

Как я уже говорил, кормили в доме моряка вкусно и разнообразно, а несколько раз угостили даже изысканнейшим и очень дорогим национальным блюдом — лютфиск.

Однажды в обеденный перерыв, идя с судоверфи домой, я учуял весьма своеобразный запах. По мере приближения к дому он усиливался, пока не достиг невероятной сгущенности. Говорят, что, когда норвежская хозяйка готовит лютфиск, запах из ее кухни может заполнить, нет, вернее, затопить, весь квартал. В данном случае лютфиск готовили именно у нас. Когда я вошел в дом, а потом в столовую, мне показалось, что я протискиваюсь сквозь рыбную завесу. Когда подали лютфиск, когда я положил кусочек в рот... Нет, сначала нужно объяснить, что это за блюдо — лютфиск.

Треска, не посоленная, нанизанная на проволоку, вялится на солнце и вольном ветру многие недели, а быть может и месяцы. Она ссыхается, приобретает плотность дерева, весь присутствующий ей рыбный дух концентрируется в этом сгустке. Те-

перь предварительно — в течение нескольких дней — вымоченную в щелоче, ее можно отваривать. В готовом виде она по цвету и консистенции напоминает наш холодец. Тонкость кулинарного искусства хозяйки заключается в том, чтобы рыба сохранила свою форму.

Положив маленький кусочек лютфиска в рот, я проглотил его и ничего не понял, настолько странным был вкус. Поддавшись восторженным похвалам Кости, я взял кусочек побольше, но проглотить не мог, выскочил из-за стола и опрометью бросился выплюнуть. Сергей Васильевич, глядя на меня, пробовать не стал. Костя, полунорвежец, хотя и расхваливал национальное блюдо, тоже съел только небольшой кусок.

Каково же было удивление официантки при виде почти не тронутого деликатеса! Когда же мы сказали, что не можем есть это блюдо, она посмотрела на нас, как на... дикарей, что ли.

Пришел Якобсен выяснить, в чем заключаются наши претензии, и тоже поразился, что мы не едим такое замечательное блюдо. А чему тут удивляться, может быть, и он не стал бы есть наших сугочных кислых щей.

Лютфиск убрали, а нам подали вульгарную яичницу.

Однако я слишком увлекся рассказом о норвежских впечатлениях. Можно подумать, что мы только и делали, что гуляли с девушками по молу, любуясь закатами, прыгали через костры да ели роммеколе с какерами.

А «Савва Лошкин»?

Мы пришли в Норвегию для капитального переоборудования «Саввы Лошкина», не имея ни чертежей, ни технического задания, с одними пожеланиями специалистов.

В первые же дни нашего пребывания в Тромсё мы облазили десятки норвежских суденышек, близких по тоннажу к нашему. Знакомились с планировкой помещений, оборудованием, устройством механизмов, советовались с их капитанами.

Но все эти суда предназначались для рыбного промысла, а нам надо было оборудовать научно-исследовательское судно с лабораторией и жилыми местами для научных сотрудников.

Помощь Кости, говорившего по-норвежски, была для нас неоценима, я не знаю, как бы мы без него обошлись.

И вот, используя опыт норвежцев, мы приступили к проектированию и подготовке технического задания. Здесь пригодился мой опыт, приобретенный во время постройки «Персея», а также его последующих ремонтов. С. В. Попов оказался весьма сообразительным и вдумчивым моряком. Десятки раз с рулеткой в руках обмеряли мы «Савву Лошкина», прикидывая в натуре, уместится ли все изображенное на бумаге. Сколько горячих споров вызывало наше проектное творчество, сколько создали мы вариантов планировки, пока не пришли к общему согласию. Как всегда и всюду на флоте, и в нашем маленьком

экипаже возникали трения между верхней (мы с Поповым) и нижней (Костя) командами. Мы старались уменьшить размеры машинного отделения, Костя — их расширить.

Все же совместными усилиями в маленький корпус суденышка с его надстройками нам удалось впихнуть и самостоятельный камбуз с великолепной чугунной плитой, и просторную лабораторию, и жилые места для пяти научных сотрудников, и даже сохранить небольшой трюм для экспедиционного имущества.

Так, не будучи инженерами, разработали мы проект переделки «Саввы Лошкина»; впоследствии по устройству и оборудованию он был признан лучшим из кораблей исследовательского флота ГОИНа.

Как только мы сдали на верфь результаты своего мучительного проектировочного творчества и заключили с ней договор, судно подняли на стапель и приступили к работам, начав с того, что сломали все сделанное ранее. Мы все приходили на верфь к началу дня и уходили вместе с рабочими. Должен признать, что работать было легко, любые вопросы технического характера обсуждались на месте и тут же решались, замечания внимательно учитывались.

В те годы мы могли казаться жителям Тромсё пришельцами из другого мира, почти инопланетянами, однако к нам, советским морякам, впервые заключившим договор с верфью, отношение и рабочих, и администрации было самым доброжелательным. Директор верфи и толстый добродушный главный инженер Якобсен (сколько же в Норвегии Якобсенов!) охотно принимали наше приглашение зайти на рюмку коньяку, а мы в свою очередь бывали у них, проводя вечера в приятной беседе за бокалом пьёлтера или тодди.

Пьёлтёр — это коньяк или виски, или водка, разбавленные содовой водой с кусочками льда и лимона. Пьется он из специальных бокалов — пьёлтерглас. Тодди, наоборот, теплый напиток. В бокале с кипятком растворяют несколько кусков сахара. Затем туда кладут лимон, а как только жидкость несколько остынет, добавляют какой-нибудь из крепких напитков по вкусу. Тодди считается дамским питьем. К напиткам подают лимон с сахарной пудрой, апельсины, печенье, сигареты, а если присутствуют дамы, то и шоколадные конфеты.

Принимали нас обычно в гостиной. Перед диваном или в окружении кресел стоял круглый стол. Стол этот не стол, а деревянная дырка на ножках, и в эту дырку вставлен круглый тисненый или гравированный поднос из меди, на него ставится кипяток, сахар, сода, бутылки, лимон и все прочее.

А у себя мы принимали гостей по-русски, коньяк разливали просто в рюмки, а на закуску подавали ветчину, колбасу, всякие копчености. Гостям нравились наши приемы.

Кстати, во всем Тромсё имелся только один магазин — вин-

монополь, где можно было купить спиртные напитки: коньяк, виски, ром, пунш. Не было спиртных напитков в ресторанах, кафе и прочих общественных местах.

Но... в посудных магазинах продавались очень плоские флажечки с завинчивающейся пробкой, которые совершенно незаметно прятались в грудном кармане пиджака.

Еще бывали мы в гостях у председателя городского профсоюза деревообделочников, очень приветливого и гостеприимного человека, члена норвежской коммунистической партии, работавшего столяром на верфи, где мы с ним и познакомились. Он жил в небольшом домике; как принято в Норвегии, квартира его была расположена в два этажа. Пригласил он нас обычно по воскресеньям к двенадцати часам на кофе, и чтобы без опоздания. К этому времени его маленькая, пухленькая, очень миловидная и расторопная жена успевала напечь массу сладких вкусностей и замечательного хвороста, так и таявшего во рту.

Мебель в доме была изготовлена руками самого хозяина. Особенно тщательно были отделаны книжные шкафы, стоявшие в его кабинете на втором этаже. Среди книг я видел Толстого, Достоевского, Горького на норвежском языке.

Таков был круг моих знакомств в Тромсё.

Когда настало время приобретать оборудование, мы с увлечением отдались этому делу. С удовольствием ходили по шкиперским магазинам, выбирали нужные вещи среди всевозможного корабельного инвентаря.

Мы приобрели замечательную динамо-машину с приводом от главного двигателя, с аккумуляторами, автоматической регулировкой и сертификатом, гарантирующим многолетнюю работу при условии не вскрывать какое-то небольшое устройство, запломбированное под металлическим оранжевым кожухом. Купили замечательно красивые и компактные чугунные камельки, покрытые яркой огнеупорной эмалью. И ничего не нужно было носить с собой или возить, все приобретенное магазин доставлял по указанному нами адресу да еще вручал какой-нибудь подарок — карманный карандаш, перочинный нож, иногда хозяин приглашал в свой кабинет и предлагал выпить с ним рюмку-другую коньяку.

Но вот с ясного неба грянул гром, сильно меня напугавший. Из Швеции от фирмы «Болиндер» пришел для «Саввы Лошкина» главный двигатель мощностью 50 лошадиных сил, адресованный на мое имя. Оформляя его получение, норвежская таможня предложила мне уплатить пошлину — сумму довольно значительную. Такие расходы в моей смете предусмотрены не были.

Я растерялся и решил просить совета у нашего посла или торгпреда. Но прежде чем звонить по телефону в Осло, я зашел к директору верфи поделиться с ним своими невзгодами. И выход был найден на месте — двигатель приняла на себя верфь, как товар транзитный, пошлине не подлежащий.

Мои волнения оказались напрасными.

Некоторая задержка с получением из Швеции двигателя мешала верфи заняться перестройкой кормовой части судна. Теперь, после установки рамы и дейдвуда, можно было уложить гребной вал и сооружать лабораторию, камбуз и машинное отделение с нефтяными цистернами и всеми вспомогательными механизмами.

К концу июля судно спустили на воду, и мы пошли на ходовые испытания. Двигатель и все вспомогательные механизмы работали отлично, перед форштевнем вздымался пенный бун, скорость достигала 8,5 узла.

К середине августа все работы были закончены. Наш убогий «Савва Лошкин» преобразился. Появились отдельная каюта для капитана и начальника, салон на шесть человек с диванами, обитыми искусственной кожей, и большим световым люком над обеденным столом, просторная лаборатория с умывальником, в бортовой рубке уютный галлюн.

Все судно сверкало белизной, а яркие эмалевые камельки, электрические люстры, цветной линолеум, застилавший палубу, придавали помещениям комфортабельный вид, как будто оно предназначалось не для исследовательских работ в суровых условиях Севера, а для прогулочных целей. И все судно было наполнено ароматом свежей краски, смоляных тросов, душистого трубачного табака и кофе.

Эту, так любимую мною симфонию запахов я называю ароматом кораблей. И если сейчас, в самой сухопутной обстановке, до меня дойдет хоть струйка такого аромата, в моей памяти ярко вспыхивают образы моря, кораблей, а душа моя в мгновение порыве устремляется к этому милому и далекому прошлому.

Закончив расчеты с верфью, мы переселились на судно, отошли на рейд и подняли наши флаги. Якобсен расставался с нами с большим сожалением и даже чопорная фру директриса распрощалась очень тепло.

В один из последних дней нашего пребывания в Тромсё проходили мы с Сергеем Васильевичем мимо оптического магазина и увидели в витрине замечательный цейсовский двенадцатикратный бинокль. Ах, какой бинокль! Зашли посмотреть его поближе. Он оказался ночным, то есть большой светосилы. Мы им залюбовались. А хозяин показал еще лучший, двадцатиче-

тырехкратный, приведший нас в окончательный восторг. Какой моряк может остаться равнодушным к хорошему биноклю!

Денег у нас уже не было, пришлось покинуть магазин. Но мысль о бинокле не давала покоя, уж очень хотелось иметь такой на корабле. И вот что мы придумали. Бинокль стоил двести крон, ровно такую сумму мы отложили для оплаты лоцмана от Тромсё до Вардё, да еще его надо и кормить. А что если обойтись без лоцмана и приобрести бинокль и комплект карт района шхер от Тромсё до Вардё?

Долго не раздумывая, зашли в книжный магазин. Да, комплект карт имеется, но нет одного листа, на днях должны его получить.

Соблазн был очень велик. Обойдемся без лоцмана, а бинокль для судна, на зависть всем другим, купим!

Сходили домой за деньгами и вернулись в оптический магазин. Хозяин выложил на прилавок оба бинокля: выбирайте, какой больше понравится. У одного больше увеличение, у другого резче изображение. Какой выбрать?

Посмотрели тот и другой — расстояние в магазине слишком мало, а увеличение велико, ничего не видно. Посмотрели на улицу, но мешало оконное стекло и тоже нельзя было сравнить бинокли. Видя нашу нерешительность, хозяин магазина предложил:

— Пойдите на набережную и посмотрите вдоль фиорда и на вершины далеких гор, так вы лучше определите качество биноклей.

Предложение заманчивое, но у меня всего 200 крон, а оба бинокля стоят около 400. Как уйти, не оставив деньги в залог? Я объясняю, что хочу купить один бинокль и у меня с собой только 200 крон (слова залог я не знал).

— На один бинокль ваших 200 крон вполне хватит. Какой возьмете, за тот и заплатите. Говорю вам, пойдите на пристань и там выбирайте.

Мы в растерянности. По-видимому, я объясняюсь настолько плохо, что хозяин меня не понимает. А тот думает, что я его не понимаю, и свои слова поясняет еще и жестами, повесил нам на шею по биноклю и показал рукою на фиорд. Никаких сомнений не оставалось — хозяин дает нам оба бинокля и выпроваживает на пристань, которая совсем не близко. Надо перейти улицу, пересечь площадь и только тогда будет берег. Создалось очень неприятное положение, мелькнула мысль, не провакация ли это, и мы стали сожалеть, что связались с биноклем, но отступать было уже неприлично.

Мы вышли из магазина на улицу.

В детстве в компании ребят мне приходилось воровать яблоки и огурцы на чужих огородах, а потом улепетывать без оглядки, хотя за нами никто не гнался. Но это было проявление какого-то озорства или детской удалости, потому что и яблоки, и

огурцы нам дали бы и так. С тех детских лет мне не случалось заниматься такими делами.

А вот тут, стоя на тротуаре главной улицы города Тромсё в Норвегии с чужим биноклем на шее, я чувствовал себя так, будто все подозревают во мне вора. И мне еще предстояло пересечь улицу против витрины магазина, перейти широкую площадь, добраться до набережной — и все это под настороженным взглядом хозяина магазина, который, несомненно, стоит в дверях и следит за каждым нашим движением.

Так хотелось оглянуться, но это сразу уличило бы нас в подозрительных намерениях. Все же, перейдя улицу, я метнул боковой взгляд на дверь магазина — в ней никого не было!

Испытывая мучительную неловкость, мы медленно пошли к пристани. Так и казалось, что прохожие смотрят на нас подозрительно и думают: «Вон эти двое только что сперли бинокли в оптическом магазине и теперь собираются скрыться».

На пирсе мы уселись, тщательно испытали оба бинокля и поторопились вернуться в магазин, ожидая встретить в дверях рассерженного хозяина. Он же сидел за прилавком в глубине магазина, ничуть не был взволнован и только спросил:

— Какой выбрали бинокль?

— Мы решили взять двадцатичетырехкратный.

— Правильно, это лучший из всех, что мне приходилось продавать. Платите 200 крон.

Покупка бинокля, стоившая нам мучительных переживаний, закончилась. Облегченно вздохнув, мы вышли из магазина.

Однажды летом в порт Тромсё зашло норвежское исследовательское судно «Иоханн Йорт». И мы с Сергеем Васильевичем отправились туда с визитом, чтобы посмотреть, как оно оборудовано. Капитана и начальника не было, но оставшийся на борту сотрудник встретил нас приветливо и показал судно. Оно было совсем небольшим, что-нибудь около 100 тонн водоизмещения. Электрические гидрологические лебедки стояли укрытыми под палубой спардека. Лаборатория была просторная, с большим столом и световым люком над ним, но располагалась она под главной палубой. Бытовые условия сотрудников оставляли желать лучшего: койки в два яруса находились в той же лаборатории по бортам и напоминали глубокие ящики, а стол служил и обеденным.

Маленькое суденышко было устроено рационально, и нам оно понравилось.

Однажды мы были удивлены, увидев в витринах магазинов, в фойе кинотеатра, в кафе и прочих общественных местах фотографии самого обыкновенного деревянного дома, а по углам, в овалах, портреты молодого офицера и еще более молодой дамы с диадемой на голове. Из текста, сопровождавшего фо-

тографии, Костя узнал следующее: у недавно женившегося наследного принца норвежского престола сгорел дворец. На фотографии был изображен этот сгоревший дворец, а текст призывал норвежский народ жертвовать деньги на постройку нового дворца, потому что у наследного принца своих средств на это нет.

Незадолго до нашего возвращения на родину я получил телеграмму от И. И. Месяцева, предлагавшего встретиться норвежского ученого Оскара Зунда, который должен быть в Тромсё проездом на туристском пароходе. Зунд собирался приехать в СССР, побывать на Мурманской биологической станции, и мне надлежало подробно объяснить, как добратся из Вардё до Александровска и как разыскать в Москве ГОИН.

В тот день туристенбот прибыл в Тромсё несколько раньше расписания. Зунд отправился ко мне в дом моряка, и мы разошлись по дороге. Однако он предупредил вахтенного, что его должны встречать, просил задержать меня на судне до его возвращения. Вахтенный любезно принял меня и Костю, препроводил в кают-компанию и предложил обождать.

Очень большая кают-компания туристенбота была роскошно отделана панелями красного дерева и обставлена такой же мебелью. Бронзовые люстры, укрепленные по стенам картины и цветные фотографии с видами Норвегии дополняли ее убранство. Столы были украшены маленькими бронзовыми флажками с флажками разных государств. Туристы рассаживались за столами около своих флагов.

Мы устроились за круглым столиком в углу кают-компании, на котором были разложены яркие рекламные проспекты туристского путешествия, напечатанные на трех языках. Пароход этот совершал рейсы от Египта до Шпицбергена и заходил в порты множества стран. Ожидая О. Зунда, я успел просмотреть несколько проспектов: Цены были очень разные. Пассажиру третьего класса полагалась маленькая, вполне удобная каюта ниже главной палубы и полный пансион. Стоимость такого путешествия в третьем классе лично для нас была бы доступной.

Вернулся на судно Оскар Зунд, пригласил в свою каюту. Я рассказал ему все, что требовалось, и латинскими буквами записал нужные ему русские фамилии и адреса.

Недостающую карту норвежского берега из комплекта от Тромсё до Вардё книжный магазин еще не получил. Деньги наши подходили к концу, ждать мы больше не могли, надо было отправляться в плавание без этой карты.

В последний день нашего пребывания в гостеприимном Тромсё мы собрались в доме Иоханны Ольсен. Фрекен напекли

вкусных какеров, а мы принесли коньяк. Явились в крахмальных сорочках и самых лучших костюмах. Фрекен тоже оделись соответственно случаю. На Маргарет был белоснежный вязанный костюм с таким длинным и пушистым ворсом, что трудно было определить, где кончается костюм, где начинается воздух. Все выглядели очень торжественно. Но веселья не получалось: ни коньяк, ни танцевальная музыка не могли рассеять охватившей нас грусти.

Мы относились с самой глубокой симпатией к нашим норвежским подругам, в обществе которых провели лучшие часы жизни в Тромсё и не чувствовали себя чужими в их стране. Они помогли нам познать Норвегию, спокойных трудолюбивых норвежцев, их характер, обычаи.

И вот мы расстаемся, знаем, что навсегда, что не будем даже переписываться.

Все сидели опечаленные, погруженные в свои мысли, разговор не клеился.

Но завтра — в море, пора расходиться.

Я встал. Мы подняли последний бокал, пожелали друг другу счастья в дальнейшей жизни и разошлись.

Жизнь моя сложилась так, что долго не представлялось случая надеть самый лучший парадный костюм, бывший на мне в тот последний вечер в Норвегии. Но вот несколько лет спустя мне пришлось пойти в ресторан «Националь» на банкет в связи с чествованием моего университетского учителя профессора А. А. Борзова, когда я извлек этот костюм, весь он был в пушистых шерстинках, приставших от белого костюма Фрекен Маргарет. Я так и ходил на банкет, мне было жаль считать пушинки.

Утром на пристани нас провожали администрация судововерфи, некоторые рабочие, знакомые, Якобсен и даже его жена, чопорная директриса дома моряка, а также наши друзья Фрекен. Я долго смотрел на изящную фигурку, махавшую нам белым шарфом. Все дальше уходили мы по фиорду, все меньше становилась фигурка, потом осталось только белое пятнышко шарфа, наконец исчезло и оно, и вся группа провожающих. Тогда я был уверен, что Фрекен Маргарет никогда в жизни больше не увижу.

Но случилось иначе...

В 1933 году «Персей» выполнял исследования по программе Второго международного полярного года.

Судно подходило к острову Медвежьему. Погода испортилась, подул холодный восточный ветер, и на последних станциях удалось выполнить лишь гидрологические наблюдения. Пришло время перегрузить уголь из трюма в угольные ямы.

Укрывшись от ветра и волн под западным берегом, мы стали на якорь.

Перед отъездом в экспедицию я получил указание связываться по радио с зимовщиками, работающими по программе Международного полярного года, и в случае необходимости оказывать им возможную помощь.

Зная, что на острове Медвежьем зимуют работники метеорологической станции, я попросил Женю Рылова сообщить их радисту, что у нас на корабле есть врач, выяснить, не нуждаются ли они в медицинской помощи, и предложить забрать почту.

Радиостанция острова запросила Рылова: «Ваши радиogramмы подписывает начальник экспедиции Васнецов, не тот ли это Васнецов, который летом 1930 года жил в Тромсё?»

Удивленный Женя спросил, что ответить.

— Чему ж тут удивляться, ответь, что да, я жил тогда в Тромсё.

От островного коллеги Женя Рылов узнал, что один зимовщик болен, нуждается в помощи врача, что последнее судно заходило к ним более 7 месяцев назад, нас ждут и уже пекут какеры.

Перегрузив уголь из трюма в угольные ямы, мы перешли немного ближе к метеостанции и отдали якорь.

Хотя остров и прикрывал нас от ветра и волн, у берега пеннлась полоса прибоя, и мы полагали, что не сможем подойти к нему. Однако побрились, приделались, спустили вельбот и решились попытаться.

На обрывистом берегу мы заметили группы людей, которые знаками показывали нам, где подойти. На скале был сооружен помост, нависающий далеко над морем. К этому помосту подвешены две длинные, связанные одна с другой деревянные лестницы, достигающие поверхности моря за зоной прибоя.

Надо было приблизиться к лестнице и перескочить на нее с прыгающей на волнах шлюпки. Общая длина обеих лестниц составляла, должно быть, метров 25, но из шлюпки казалась много больше. Затем по качающемуся ненадежному сооружению надо было лезть вверх на виду у своих и чужих. И надо лезть первому, чтобы показать, что не боишься, и дать пример другим.

Знал бы, что так придется высаживаться, никакие какеры не соблазнили бы!

Но на острове нужен врач, ему тоже придется лезть, а он старше меня и сноровки у него нет. Никаких колебаний! Улучив момент, я ступил на лестницу и быстро поднялся на несколько ступенек, чтобы не поддало волной. Дальше я полез чуть напряженно, но спокойно и не глядя вниз. За мной, пыхтя, взбирался тучный капитан Н. М. Михеев.

Самым трудным и неприятным было перебраться с лест-

ницы на помост, но тут двое зимовщиков крепко подхватывали под руки, помогали вскарабкаться наверх и встать на немного дрожащие от напряжения ноги.

Довольный благополучным завершением опасного приключения, улыбаясь, встал я с четверенек. Встал — и остолбенел от неожиданности: прямо на меня смотрели чудесные голубые глаза Маргарет.

За три года ее фигурка утратила хрупкость, но не изящество; теперь она была уже не фрекен, а фру — женой начальника зимовки, сотрудника Метеорологического института в Тромсё. Кстати, именно он и нуждался в медицинской помощи. Поскользнувшись на обледенелых скалах, он сильно повредил ногу; рана не заживала, приковав его к постели.

Сначала наша встреча с участниками зимовки, как обычно, носила несколько официальный характер. Я рассказал о работах «Персея» и других советских морских экспедиций в рамках Второго международного полярного года. Потом мы ознакомились с научной работой норвежцев на острове Медвежьем.

В это время в кают-компании метеостанции сервировали стол, уставляя его всякими закусками, деликатесами, сладостями, в том числе какерами, испеченными фру Маргарет, единственной женщиной на острове.

Я удостоился быть посаженным рядом с хозяйкой, занимавшей место во главе стола. Время летело слишком быстро, мы вспоминали Тромсё, общих знакомых. Я узнал, что сыну фру Маргарет уже полтора года, зовут его Исбёрн, но на зимовку его не взяли, оставив у бабушек в Тромсё.

Приятные часы текут быстро, как мгновение, — пора прощаться с хозяевами. Волнение на море несколько улеглось, и спуск в шлюпку доставил меньше неприятных ощущений. Мы греем на корабль, удаляясь от острова.

Наверху, на нависающей над морем площадке, Маргарет в беличьей шубке машет нам рукой в меховой рукавице.

Однако вернемся на «Савву Лошкина», который покинув Тромсё, направился в далекий путь на Родину.

Дольше всех провожало нас по фиорду небольшое суденышко Метеорологического института Тромсё, но и оно, гуднув и отсалютовав нам национальным флагом, развернулось и легло на обратный курс.

Мы остались одни.

Грустное чувство разлуки несколько скрашивалось ожиданием интересного плавания, предстояло идти красивейшими норвежскими шхерами и задерживаться там, где это покажется нам необходимым.

Из рулевой рубки мы любовались красотой окружающего

мира. Высунувшись и взглянув на корму, Костя испуганно закричал:

— Горим, у нас пожар!

Из двери тамбура в машинное отделение широким языком полыхало пламя. Мы схватили пожарные ведра и начали лихорадочно плескать воду в открытую дверь. Не сбив пламя, нельзя было проникнуть в машину и выяснить, что горит. А неуправляемое судно продолжало идти полным ходом. И вдруг я заметил, что оно мчится прямо на вежу, ограждающую банку, сквозь синюю прозрачную воду уже виднелось скалистое дно. Рывком бросился я в рубку и что есть силы закрутил штурвал, отворачивая от опасности. В этот момент нам угрожали сразу два несчастья — огонь и камни.

Удачно выплеснув воду из ведра, Костя наконец сбил пламя, вскочил в машинное отделение, схватил огнетушитель и направил его струю прямо в огонь. Пожар прекратился.

С трудом обрели мы спокойствие. Страшно было подумать, что на пути домой в прекрасную погоду можно было потерять только что отстроенное судно со всем заграничным оборудованием. За одни только работы, выполненные верфью, не считая двигателя и вспомогательных механизмов, было уплачено 11 тысяч крон. Судно могло или сгореть, или разбиться о банку, или то и другое вместе. Кто поверил бы в случайное стечение таких обстоятельств?

Отойдя от банки, остановили машину, чтобы прийти в себя и осмóтреться.

Почему начался пожар?

Выхлопная труба двигателя проходила сквозь настил палубы. В этом месте был установлен железный фланец, а к нему приклепан кожух трубы, торчащий над палубой кормовой рубки. На ходовых испытаниях все сошло хорошо, кожух трубы не успел перегреться. А после нескольких часов полного хода и кожух и фланец сильно перегрелись, дерево палубы и свежешпокрашенный подволоок накалились и в какой-то момент вспыхнули как порох, выбросив в двери тамбура пламенный факел.

Ничего не оставалось, как вернуться для ремонта на судоверфь, где наше появление под вечер того же дня было совсем неожиданным. Повреждения быстро исправили на верфи, вырубил кусок палубы и заменили его листом котельного железа, все заделали, покрасили и к утру никто не мог бы подумать о пережитых нами страшных минутах. Но корреспонденты обладают каким-то особым нюхом. Один такой проныра из местной газеты явился вечером на судно, порасспросил, посмотрел, а утром, перед нашим теперь уже окончательным уходом, принес свежие номера газеты, где была помещена весьма неприятная для судоверфи заметка «Пожар на русском исследовательском судне». Газета эта цела у меня до сих пор.

Утром мы снова отправились в дальний путь на Родину по фиордам и шхерам Норвегии, необычайно красивым и величественным. Порой судно шло будто по реке с отвесными скалистыми берегами, вершины которых терялись в облаках, или попадало в озеро, окруженное живописными хребтами. Карты имелись у нас подробные, навигационная обстановка в шхерах была хорошая, и мы без затруднений прокладывали свой путь. Иногда увязывались в кильватер за каким-нибудь местным пассажирским пароходом, и он вполне заменял лоцмана.

— Однажды узким извилистым проливом следовали мы за таким ведущим и вдруг оказались в озере, со всех сторон замкнутом горами. А пароходик, шедший быстрее «Саввы Лошкина», исчез из виду. Обшарили мы в наш замечательный бинокль все берега — нет пароходика. Проложили к противоположному берегу курс по карте — нигде не видно выхода. И только подойдя к берегу вплотную, обнаружили узкий, как коридор, пролив, незаметный издали.

Как я уже отмечал, одна карта в комплекте отсутствовала. Поэтому, приблизившись к району, для которого листа не было, мы вышли в открытое море, с тем чтобы обогнуть этот участок берега и снова войти в шхеры по следующей карте.

В море гуляла волна, судно изрядно покачивало. Я стоял за штурвалом и вел судно, Костя находился в машинном отделении, а Сергей Васильевич, взявшись приготовить кофе и завтрак, растопил плиту. На нее он поставил наш большой чайник, но носиком не в диаметральной плоскости судна, как следовало бы, а поперек. Когда чайник уже кипел, подкатилась большая волна, она резко положила судно на борт, из носика почти горизонтально вырвалась струя кипятка и обварила Сергею Васильевичу кисть правой руки. От внезапной боли он вскрикнул. Из машины выскочил Костя, достал медикаменты, смазал, присыпал, забинтовал, в общем сделал все, что умел. Ожог был очень сильный, болезненный, и бедный капитан до конца рейса выбыл из строя, а мне пришлось бесшесно стоять за штурвалом.

Вскоре после этого случая мы обошли участок берега, не обеспеченного картой, снова вошли в шхеры. Сергей Васильевич, прохаживаясь взад и вперед по палубе, как грудного ребенка, покачивал свою забинтованную руку. Теперь для того чтобы пообедать по-настоящему и отдохнуть, мы должны были заходить в какой-либо порт. Проложили курс в Хаммерфест, чтобы пробыть там сутки.

Простояв бесшесно несколько часов за штурвалом, я только и мечтал поскорее отдать якорь. Наконец выбрав место стоянки на рейде, я дернул ручку машинного телеграфа на задний ход, а Сергей Васильевич левой рукой отдал стопор якорного каната. Судно остановилось, замолкла машина, на-

ступила тишина. В самом благодушном настроении вылез я из рубки, прошел на корму и сердце у меня упало — лага не было.

Сосредоточив все внимание на заходе в незнакомый порт, довольно тесно заставленный рыболовецкими ботами, забыв убрать лаг, я дал задний ход и весь лаглинь вместе с пером и маховиком оборвало и намотало на винт так туго, что лопасти реверсивного винта не проворачивались. Вместо отдыха следовало сейчас же освободить винт.

Съездили на берег, купили широкую стамеску, укрепили ее в вальке весла и с помощью этого инструмента и остро отточенного багра, лежа в шлюпке под подозром кормы, мы с Костей, промучавшись часа три, срубили с винта намотавшуюся культяпку. И перо и маховик ушли на дно.

Выспались, побывали в музее, пообедали в ресторане, осмотрели небольшой чистенький Хаммерфест, тесно прижавшийся к берегу бухты.

Утром на рейде стал на якорь огромный немецкий туристенбот. Его массивный черный корпус с несколькими рядами иллюминаторов возвышался над городом, подавляя его невысокие домики. Улицы наполнились оживленной разноязыкой толпой туристов. Простоял туристенбот на рейде недолго, достопримечательностей в Хаммерфесте мало, и призвав своих пассажиров на борт звуком гигантского гонга, снялся с якоря и ушел. Город, его домики и тихие улицы опять приобрели свой нормальный облик.

Денег оставалось лишь на пропитание, новый лаг купить мы не могли, и в путь надо было отправляться без этого важного навигационного инструмента. А путь предстоял немалый.

Долгое время держалась хорошая погода, значит, вскоре она может испортиться. Светлая пора еще не миновала, смеркалось не надолго, и это облегчало плавание в шхерах. Надо было торопиться, тем более что вблизи Нордкапа шхеры кончались и дальше до Вардэ и Мурманска путь пролегал в открытом море. Попасть в шторм с нашей командой было бы нежелательно. Однако в море можно намучиться и натерпеться страху не только в шторм.

Путь прокладывали по береговым навигационным знакам, а скорость хода исчисляли по количеству оборотов винта. Переход до Вардэ длительный, я простоял за штурвалом около восемнадцати часов. Костя притащил в рубку ящик, чтобы можно было править сидя, приносил бутерброды и крепкий горячий кофе, я закусывал, не выпуская из рук штурвала.

Благополучно обогнув Нордкап, мы двигались вдоль ясно видимого норвежского берега. Конечно, все устали, а в знакомом Вардэ нас ожидал обед в ресторане. Ничто не предвещало неприятностей.

Перед самым Вардэ навалился туман, серый, плотный, непрозрачный. Он был настолько густым, что казалось, будто

нос «Саввы Лошкина» раздвигает его с трудом. Со всех сторон слышались ревуны, визг сирен, пушечные выстрелы, подаваемые с маяков и буюв. Звуки приходили откуда-то издалека, с трудом протискивались сквозь туман, определить направление по ним было сложно. Прилущиваясь к сигналам с носа и кормы, было бы легче разобраться в направлениях, но положение осложнялось тем, что С. В. Попов, конгуженный во время изгнания интервентов с нашего Севера, слышал плохо. Мешали также свистки и звуки колокола множества судов, заполнявших этот район, да и наша сирена, которую мы, боясь столкновения, все время включали. Резко барабанил двигатель. Когда мы его на минутку останавливали, я выходил на палубу; вылезал из машины и Костя, тоже прислушивался. Но разобраться в хаосе звуков было просто невозможно. Конечно, давала знать и моя усталость: восемнадцать часов за штурвалом дело не шуточное.

Ко всему прочему, не совсем поняв норвежскую карту, я отнес пушечный сигнал не к тому маяку, который его подавал на самом деле. Это была непоправимая ошибка. В результате всех этих обстоятельств мы потеряли свою счислимую точку и заблудились в тумане.

Приняв решение уйти в море, мы вдруг услышали шум прибоя. Я быстро отвернул и лег на обратный курс. Через некоторое время опять услышал шум бурунов там, где этого не ожидал. Положение становилось совсем скверным. Решили стать на якорь и непрерывно отбивать рынду и подвывать сиреной. Но не тут-то было — якорный канат не доставал дна. Так малым ходом и топтались мы на месте, мечтая выбраться из этой ловушки в открытое море. В конце концов я все же обнаружил ошибку, допущенную в прочтении норвежской карты, и попытался найти нужный маяк по его пушке.

Вдруг перед самым носом судна из тумана вынырнула рыбацкая йола. Я крикнул рулевому, чтобы он указал направление в порт, и он уверенно просигналил рукой. Повернув в указанную мне сторону, я тут же увидел красную вежу с горизонтальным колесом на верхушке. Около этой вежи мы побывали часа три назад и, не зная, что она обозначает, в испуге легли на обратный курс. Теперь я пошел дальше и в чуть поредевшем тумане увидел маячки ворот порта. Вежа оказалась входной.

Пока мы выбирали место, где стать на якорь, туман совсем поредел. А когда якорь ушел в воду, туман исчез, будто его не бывало. Казалось, город всегда оставался освещенным солнцем и, как декорация на сцене, был скрыт от нас серым занавесом.

Судя по вахтенному журналу, я простоял за штурвалом почти тридцать часов, из них не менее десяти в тумане. Как только якорь лег на дно, мы, уставшие и наволнованные до предела, легли и проспали часов двенадцать.

Таможенник, приехавший проверить судовые документы, нашел нас беспробудно спящими и деликатно уехал на берег. Только потом, увидев дым из трубы нашего камбуза, таможенник приехал снова.

— Откуда идете?

— Из Тромсё.

— Куда?

— В Мурманск.

— А где ваша команда?

— Вот мы все здесь.

Таможенник посмотрел на нас недоверчиво, но, проверив судовые документы, убедился, что мы не обманываем.

— И вы так втроем идете из Тромсё в Мурманск?

— Как видите.

— Только русские могут так плавать,— заметил он с уважением. От него мы узнали, что о нас беспокоятся в Мурманске.

Начальник порта уже ответил, что мы только что стали на рейде. По-видимому, в ГОИНе считали, что мы можем идти полным ходом днем и ночью без остановок и отдыха.

Приведя себя в порядок, мы все втроем отправились на берег. Погода стояла хорошая, и можно было без опасения оставить «Савву Лошкина» на рейде в одиночестве. Зашли в ресторан, там нас попросили прийти через час, когда обед будет готов. Оказалось, что морской офицер отмечает свое повышение в чине и пригласил на званый обед друзей. Нас присоединили к этому обеду. Человек пять-шесть офицеров сели по одну сторону стола, мы трое — против них. В моей памяти не сохранилось меню званого обеда, помню только, что он был очень прост — без бокалов, без тостов. В Вардё действует совсем уж сухой закон. Не забылось мне только первое блюдо — уха из окуней, наваристая, с большими кусками рыбы. К нашему удивлению, окунь варился прямо в чешуе, она плавала в ухе, попадала в ложку, на вилку, в рот.

Я был на берегу, чтобы истратить свои последние эре, когда в гавань входил небольшой военный тральщик под норвежским флагом. Перед этим на внешнем рейде он по-парадному расцвечился сигнальными флагами. Тральщик ошвартовался у стенки городской площади. С палубы на пристань перекинули трап, по нему сбежали на берег человек десять-двенадцать матросов, выстроились вдоль трапа и взяли карабины «на караул». С тральщика сошел на берег норвежский офицер, худощавый, как мне помнится, среднего роста или немного выше, в скромной армейской форме. Пропустив офицера, матросы вернулись на тральщик, а он, пересекши площадь, пошел по главной улице к старой крепости. Все встречные мужчины сходили с тротуара, снимали шляпу и кланялись офицеру. Женщины приветствовали его низким поклоном, а девушки делали книксен.

Все эти действия я видел из окна магазина, обращенного к площади. Владелец тоже оставил свою работу и смотрел в окно вместе со мной.

Я спросил его, кто прибыл на тральщике. Хозяин объяснил мне, что это король Норвегии Хокон и что он отправился в крепость пешком к ее коменданту, другу своей молодости, на ночевку. Я был несколько удивлен такой осведомленностью, а хозяин магазина сообщил, что, когда король прибывает в Вардё, он останавливается у коменданта, и все это знают.

На следующее утро мы снялись с якоря и направились в Мурманск.

Погода выдалась пасмурная, неприветливая, мрачные облака висели низко, иногда закрывая берег, пенились гребни тяжелых волн. Мы отошли от берега мористее обычных курсов, чтобы не встречаться с кораблями, если накроет туман.

В Кольском заливе встретился нам «Персей». Увидев пенистый бурун у форштевня «Саввы Лошкина», нам закричали в рупор, предложив посостязаться в скорости. Но, не оформив в порту возвращение из заграничания, мы не могли согласиться на такое развлечение.

К вечеру «Савва Лошкин» ошвартовался у пристани Мурманского отделения ГОИНа. Конечно, к нам тут же повалили сотрудники осматривать судно, все пришли в восторг от просторной лаборатории, удобного жилого помещения, сверкающей краски, ярких камельков, умывальников и прочего оборудования.

Очень доволен остался и И. И. Месяцев, он прямо сказал, что не ожидал увидеть судно в таком блестящем состоянии.

Надо сказать, что еще в середине июля Месяцев прислал в Тромсё телеграмму, предлагавшую ускорить работы на «Савве Лошкине». Мы и без того делали все возможное, хотя летом верфь была перегружена работой — становились в ремонт зверобойные суда, вернувшиеся после весеннего промысла.

Немного рассерженный, я ответил тогда на телеграмму Месяцева довольно лаконично: «Все необходимое ускорения работ отличного их выполнения делалось делается будет делаться».

Как мне потом рассказывал Г. А. Ключе, телеграмму эту вручили Месяцеву в столовой. Он прочел, скомкал, сунул в карман и нервно заходил по комнате. Потом они с Германом Августовичем прошли к нему в кабинет, и Месяцев показал скомканную телеграмму. Как обычно, Ключе долго читал эти несколько слов, а потом сказал: «Кхе, Иван Илларионович, вот в том-то и дело, что Васнецов прав и делает все, что нужно». Месяцев успокоился.

Действительно, располагая весьма скромными валютными ассигнованиями, мы сделали гораздо больше, чем можно было предположить, — привели из Норвегии прекрасно оборудованное, снабженное всем необходимым судно.

Впоследствии «Савва Лошкин» занял первое место в соревнованиях судов ГОИНа по таким показателям, как благоустройство, оснащенность, чистота. Но это было уже без меня.

Для работ в прибрежной зоне и заливах «Савва Лошкин» был удобным судном. Много лет он верно служил науке, не требуя серьезного ремонта главной машины и вспомогательных механизмов.

В начале Великой Отечественной войны корабль был передан военному флоту, и о дальнейшей его судьбе я ничего не знаю.

## От издательства

Предлагаемая вниманию читателей книга полярника В. А. Васнецова в известной степени продолжает записки автора о плавании научно-исследовательского судна «Персей», опубликованные Гидрометеоздатом в 1974 году.

Среди многочисленных читательских откликов на книгу «Под звездным флагом «Персея», полученных и автором, и издательством, оказалось письмо океанолога Н. Д. Бендицкого, участника последнего, 99-го, рейса «Персея», свидетеля гибели прославленного корабля.

В самом начале Великой Отечественной войны, 25 июля 1941 года, «Персею», несшему дозорную службу на подступах к Кольскому заливу, было поручено доставить из Эйна-Губы в Мурманск семьи пограничников и их имущество. Во время погрузки в Эйна-Губе судно было атаковано восьмью фашистскими самолетами и в результате бомбежки затонуло.

Но служба «Персея» на этом не кончилась. Десять дней спустя в Эйна-Губу, ставшую центром снабжения гарнизона полуострова Рыбачий, прибыли саперы, чтобы построить причал. Лучшей опоры для головной части причала, чем остов затонувшего корабля, нельзя было придумать...

Так, помимо двадцатилетнего, почти непрерывного плавания, позволившего внести неоценимый вклад в советскую науку, «Персей» еще тысячу сто шестьдесят дней безупречно нес особую фронтовую службу.