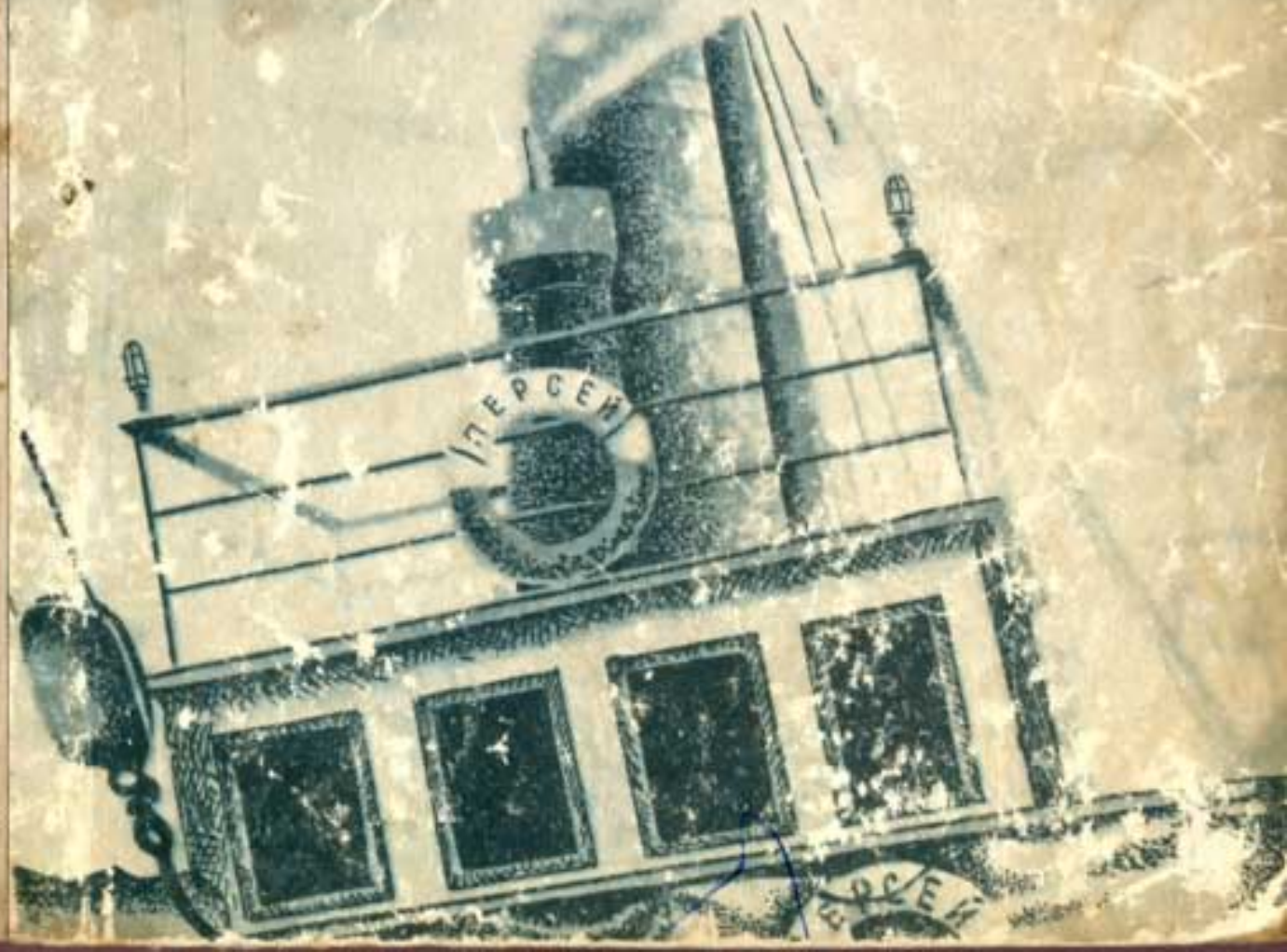
ВСЕВОЛОД ВАСНЕЦОВ ПОД ЗВЕЗДНЫМ ФЛАГОМ «ПЕРСЕЯ»

ВСЕВОЛОД ВАСНЕЦОВ

ПОД ЗВЕЗДНЫМ ФЛАГОМ «ПЕРСЕЯ»



Annotation

Аннотация издательства: «Автор книги — старейший советский океанограф был одним из первых сотрудников созданного по декрету В. И. Ленина полвека назад Плавучего морского научного института. В. А. Васнецов делится воспоминаниями о создании института, об участии в арктической экспедиции 1921 года на ледокольном пароходе «Малыгин», о строительстве и плаваниях первого в СССР научно-исследовательского судна «Персей».

Литература об Арктике почти не сохранила следов о том далеком и трудном времени. Книга восполняет этот пробел. Она иллюстрирована многочисленными фотографиями, сделанными автором, а также репродукциями с картин новоземельского художника Тыко Вылка и участников экспедиций В. М. Голицына и В. А. Ватагина, никогда не публиковавшимися ранее.

Книга представляет интерес для широкого круга читателей.»

В разделах «Примечания редактора» и «Краткие биографические справки» приводятся комментарии к отдельным страницам книги и биографические сведения об отдельных лицах, упомянутых в книге — V_E.

- Всеволод Васнецов ПОД ЗВЕЗДНЫМ ФЛАГОМ «ПЕРСЕЯ» (воспоминания).
- ★★★★★★★★★★★★★
- ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ
- ГЛАВА 1
- ГЛАВА 2
- ГЛАВА 3
- ГЛАВА 4
- ГЛАВА 5

- ГЛАВА 6
- ГЛАВА 7
- ГЛАВА 8
- Глава 9
- ГЛАВА 10
- ГЛАВА 11
- ★★★★★★★★★★★
- ★★★★★★★★★★★
- ★★★★★★★★★★★
- notes
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6
  - 7
  - 8
  - 9
  - 10
- comments
  - 1
  - 2
  - 3
  - 4
  - 5
  - 6

Всеволод Васнецов ПОД ЗВЕЗДНЫМ ФЛАГОМ «ПЕРСЕЯ» (воспоминания).

ВСЕВОЛОД ВАСНЕЦОВ

ПОД ЗВЕЗДНЫМ ФЛАГОМ «ПЕРСЕЯ»

(ВОСПОМИНАНИЯ)

0-60

В гор. Сургут
полное наименование б-ки
Разрешено к продаже
Акт 6а от 12/III 91
подпись

АБОНЕМЕНТ

★★★★★★★

ГИДРОМЕТЕОИЗДАТ
ЛЕНИНГРАД
1974

★★★★★★★★★★★★★★

ОТ РЕДАКТОРА

В книге Всеволода Аполлинарьевича Васнецова в увлекательной форме рассказывается об одном из наиболее интересных и вместе с тем мало освещенных в литературе периодов развития, а точнее сказать, становления и развития, отечественной науки о море.

В 1921 году по указанию Владимира Ильича Ленина был создан Плавучий морской научный институт (Плавморнин). С созданием Плавморнина началось систематическое и планомерное исследование советских северных морей, которое более пятидесяти лет целенаправленно продолжают советские океанологи. Вот почему дату подписания Владимиром Ильичем Лениным декрета Совета Народных Комиссаров о создании Плавморнина — 10 марта 1921 года — принято считать днем рождения советской океанологии.

В конце прошлого и начале этого века морские экспедиции, хоть их материалы и представляли большой научный интерес, в основном ограничивались описательной стороной вопроса, т. е. производством океанографических наблюдений главным образом в приповерхностном, «навигационном», слое, и охватывали в географическом и климатическом отношении районы и сезоны, в которых работали. Кроме того, в этих экспедициях, как правило, использовались различные методики, что крайне затрудняло, а в ряде случаев делало невозможным сравнение наблюдений экспедиций. Это привело к тому, что в 1899 году был создан Международный Совет по изучению морей (от России в него вошел замечательный мореплаватель и ученый вице-адмирал Степан Осипович Макаров). Главной задачей Совета было изучение морских

промыслов и охрана естественных богатств моря от хищнического истребления. Но поскольку существование морских организмов определяется условиями среды, в которой они обитают, то естественно, что важно было организовать комплексное изучение всех процессов (физических, химических, биологических, геологических), происходящих в море, а также процессов взаимодействия атмосферы и океана, причем по единой методике наблюдений. Для того чтобы обеспечить сравнимость результатов наблюдений, а также изучение сезонной изменчивости океанологических характеристик, Международный Совет по изучению морей предложил производить измерения на «стандартных горизонтах», а также на «стандартных разрезах». Предполагалось, что сезонный ход океанологических элементов можно выяснить, если проводить систематические наблюдения в каждый из четырех сезонов года. В Баренцевом море .«стандартные разрезы» были намечены от Кольского залива по 33°30′ в. д. (кольский меридиан) на север до 75° с. ш., а затем на юго-восток до Гусиной Земли (Новая Земля) и оттуда к Кольскому заливу. Разрез по Кольскому меридиану пересекал приблизительно перпендикулярно Нордкапское течение. Изучение изменчивости теплового содержания этого течения имело первостепенное значение, так как оно оказывает влияние на тепловой режим Баренцева моря и более восточных районов Полярного бассейна, а следовательно, на условия рыболовства и ледовитость.

Приоритет в проведении комплексных океанологических исследований принадлежит России. На впервые в мире построенном для этого и специально оборудованном корабле «Андрей Первозванный» в 1899 году была организована Мурманская научно-промысловая экспедиция, работавшая до 1902 года под руководством Николая Михайловича Книповича. Эта

экспедиция впервые провела комплексные океанологические наблюдения, имевшие целью научное обслуживание морских промыслов. В результате обобщения ее материалов, дополненных другими рядами наблюдений, в частности данными С. О. Макарова, полученными во время плавания на ледоколе «Ермак», Н. М. Книпович в 1906 году издал капитальный труд «Основы гидрологии Европейского Ледовитрго океана», положив начало промысловой океанологии.

В дальнейшем в северных морях проводились лишь отдельные, как русские, так и иностранные, экспедиции, не связанные между собой единым исследовательским планом.

После Великой Октябрьской социалистической революции начались систематические, подчиненные единому плану исследования Мирового океана, основы которых были положены исследованиями Плавморнина на первом советском экспедиционном корабле «Персей».

1921 год. Только что отгремели залпы гражданской войны. Голод и разруха терзали молодую Советскую республику, едва начавшую залечивать раны, нанесенные ей войной и интервенцией. В это тяжелое для Советской России время сквозь разруху и голод Владимир Ильич Ленин видел огромные перспективы в хозяйственном и промышленном освоении необъятных просторов Севера России и богатств наших северных морей. В европейской части России все обострялся голод, в Сибири же скопились большие запасы хлеба, вывезти который (из-за разрухи на железнодорожном транспорте) можно было лишь морским путем, через порты Карского моря, расположенные в устьях Оби и Енисея. Хозяйственное освоение северных районов России имело и политическое значение. Империалистические державы не только хищнически эксплуатировали богатства наших северных морей, но и делали попытки проникнуть на наши северные острова,

создать свои торговые базы и вывозить пушнину и другие предметы экспорта.

Однако народнохозяйственное освоение Севера России нельзя было осуществить без проведения в этих районах широкого комплекса научных исследований. А для этой цели необходимо было специально оборудованное экспедиционное судно, приспособленное для плавания во льдах. Таким судном и был «Персей» — первенец советского научно-исследовательского флота.

С именем «Персея» связана целая эпоха в развитии советской океанологии. Отличительной чертой всех экспедиций на «Персее» была их целенаправленная комплексность — в них участвовали одновременно океанологи, гидробиологи, гидрохимики, геологи и др. На «Персее» плавали такие выдающиеся представители отечественного мореведения, как Иван Илларионович Месяцев, Николай Николаевич Зубов, Василий Владимирович Шулейкин, Лев Александров вич Зенкевич, Вениамин Григорьевич Богоров, Мария Васильевна Кленова, Александр Александрович Шорыгин, Алексей Дмитриевич Добровольский и др. Для нас, тогда студентов и молодых научных сотрудников, плавания на «Персее», а также работа на Мурманской биологической станции явились своеобразным университетом. Мы приобрели не только практический опыт и теоретические знания, постоянно общаясь с учеными — представителями всех областей науки о море, но и любовь к морю, сохранившуюся на всю жизнь.

В морях Северного Ледовитого океана с 1923 по 1941 год «Персей» совершил 84 научных экспедиции и проделал с океанографическими работами более 100 тысяч морских миль (что соответствует по расстоянию почти пятикратному обходу вокруг земного шара по экватору), пробыв в море в общей сложности более 2000 суток (почти 6 лет!). Девять раз побывал «Персей» в районе Шпицбергена, пять раз подходил к Земле

Франца-Иосифа, двенадцать раз — к Новой Земле, обогнув ее с запада на восток и с востока на запад. Он обогнул остров Ян-Майен в Гренландском море и почти достиг берегов Гренландии. Были проведены многочисленные серии разрезов по Кольскому меридиану и собран обширный материал об изменчивости теплового режима Нордкапского течения. Эти данные позволили советским океанологам установить связь между тепловым режимом Нордкапского течения и общей циркуляцией атмосферы, разработать научно обоснованную методику ледовых прогнозов, а также рыбопоисковых исследований. Вот почему можно с полным правом говорить, что «Персей» являет собой эпоху в отечественной науке о море. И не случайно все пятьдесят лет на мачтах исследовательских кораблей Полярного научно-исследовательского института морского рыбного хозяйства и океанографии (ПИНРО) развевается звездный флаг «Персея» как символ преемственности работ Плавморнина и дань памяти легендарному кораблю. «Персей» погиб в 1941 году во время Великой Отечественной войны. Сохраняя старую морскую традицию — присваивать кораблям имена их героических предшественников, на севере, неся на своей мачте звездный флаг «Персея», плавает новый научно-исследовательский корабль «Персей-2».

Автор книги «Под звездным флагом „Персея"» Всеволод Аполлинарьевич Васнецов является не только одним из энтузиастов создания Плавморнина и «Персея», но и одним из тех, кто принимал участие в строительстве «Персея» и впоследствии неоднократно возглавлял на нем научные экспедиции. Всеволод Аполлинарьевич Васнецов на основе богатого фактического материала (личных дневников, архивных документов) написал интересную и очень полезную книгу о событиях и фактах, живым свидетелем и

участником которых он был. Несомненно, что книга о «Персее» — увлекательный и правдивый рассказ об освоении советских арктических морей — не только заинтересует массового читателя, но и безусловно будет иметь большое воспитательное значение для молодежи.

Неумолимо бегущее время безжалостно сократило круг лиц, стоявших у истоков советской науки о море, вот почему особенно ценно свидетельство об этой эпохе одного из энтузиастов и основоположников советской океанологии, каким является Всеволод Аполлинарьевич Васнецов.

Мировой океан бороздят сейчас такие корабли науки, как «Профессор Зубов», «Профессор Визе», «Академик Курчатов», «Космонавт Юрий Гагарин» и др., представляющие собой прекрасно оборудованные плавучие научные институты, но нельзя забывать, что первым советским океанографическим кораблем был маленький деревянный «Персей», имя которого занесено на страницы истории советской океанологии и память о котором должна сохраниться.

В июне 1973 года исполняется 50 лет с тех пор, как «Персей» под руководством Ивана Илларионовича Месяцева вышел в свою первую научную экспедицию, и хочется с удовлетворением отметить, что Гидрометеорологическое издательство выпуском в свет книги Всеволода Аполлинарьевича Васнецова «Под звездным флагом „Персея"» отметило полувековой юбилей этого замечательного исторического корабля.

В. И. ЧЕРНЫШ,

кандидат военно-морских наук

ВМЕСТО ПРЕДИСЛОВИЯ

Памяти Ивана Илларионовича Месяцева, доброго учителя и строгого начальника, ученого и революционера, автор посвящает свой скромный труд.

Каждый человек в своей жизни о чем-то мечтает, к чему-то стремится, чего-то добивается. Каждое мгновение он живет будущим, хотя бы самым ближайшим. Без будущего не может быть жизни. Однако наступает возраст, когда для будущего уже не остается времени. Когда остается только прошлое.

Завершая свой жизненный путь, человек все чаще обращается к воспоминаниям. Он вновь переживает свои радости и печали, достижения и неудачи, победы и поражения. И хочется, чтобыдрузья с пониманием и сочувствием выслушали его. Хочется, чтобы собеседник умел слушать. Тогда повествование польется плавно и задушевно, будет образным и интересным. Но это случается не часто — очень немногие обладают умением слушать.

Пожалуй, этим и объясняется мое стремление доверить бумаге — самому лучшему и невзыскательному слушателю — свои воспоминания.

Все сказанное служит некоторым оправданием тому, что появилась на свет эта книга «Под звездным флагом "Персея"». Как и полагается, начну я с далекого детства.

О событиях, связанных с русско-японской войной и первой революцией, в моей памяти сохранились незнакомые слова, которые я часто слышал в те годы в нашей семье: «ипония», «пыртартур», «риспублика» и «амиралмакаров». Стали понятными они для меня

значительно позже, когда я научился самостоятельно читать.

Мой отец был близко знаком с семьей К. А. Тимирязева, и мы довольно часто бывали у них в Шереметьевском переулке. Почти всегда меня, еще маленького, брали туда с собой. Разговоры взрослых бывали непонятны и скучны, но меня привлекал замечательный стереоскоп. К. А. Тимирязев много путешествовал. Из поездок он привозил массу диапозитивов, которые с неизменным вниманием я разглядывал в течение ряда лет.

В одно из посещений Тимирязевых, когда я стал постарше, меня заинтересовали журналы, лежащие на круглом столике под бронзовой лампой с шелковым абажуром. Я стал их перелистывать, и вдруг в глаза бросились слова: «адмирал Макаров». Так впервые встретилось мне загадочное слово детских лет «амиралмакаров».

Позже, в школьные годы, я многое узнал об адмирале Макарове, а в студенческие перечитал о нем все, что мог найти.

Обаяние личности Макарова было таким сильным, что в дальнейшем повлияло на мой выбор профессии.

Особое чувство вызывает у меня простой, честный и благородный девиз, который Макаров предпослал своему замечательному труду «"Витязь" и Тихий океан»:

«Пишем, что наблюдаем,
чего не наблюдаем,
того не пишем».

И мне, на склоне лет мысленно переживающему вновь свой жизненный путь, хочется предпослать своим воспоминаниям девиз, подобный Макаровскому:

Пишу, что наблюдал,

чего не наблюдал,
того не пишу,

который я свято соблюдаю.

ГЛАВА 1
★★★★★★★★★★★★★★
Шум ветра всколыхнул воспоминания

Глухая зимняя ночь. Я один во всем доме, наполненном тишиной и мраком. Единственная лампочка освещает письменный стол. Сухая ветка жасмина, качаясь на ветру, скребет по замерзшему оконному стеклу. А за окном стужа и тьма.

Хвойный лес шумит на порывистом ветру. Шум возникает вдали, нарастает, приближается, прозвучит во всю силу и опять уходит вдаль. Как морской прибой у отлогого берега. Под этот шум легко оказаться во власти воспоминаний. И мысленно я ухожу далеко, далеко в прошлое, совершенно отрешившись от действительности.

Звуки, как и запахи, необычайно ярко и отчетливо воскрешают давнишние переживания и впечатления.

Перед моим мысленным взором возникает штормовая ночь. Шумит море, ветер воет в снастях. Погруженный во тьму корабль стоит невдалеке от пустынного скалистого берега. Он почти не различается. Лишь белеет полоса прибоя, и он непрерывно шумит, то громче, тогда полоса становится ярче и как бы начинает светиться, то тише, тогда и она тускнеет. Это волны закатываются с океана в широкую бухту, подходят под углом к отмелому берегу, растут, становятся крутыми и с грохотом опрокидываются. Много дней не стихает шум прибоя, то нарастая, то замирая вдали.

Как шум леса за моим окном. Очнулся я — передо мной ярко освещенный стол, чистая бумага и замершее в

руке перо.

А лес шумит еще сильнее. Ветер усилился. Под такой аккомпанемент воспоминания о любимой стихии — море — цепко завладели сознанием и уже не хочется возвращаться к обыденной действительности.

Не раз приходилось мне жить в тесном соседстве с морским прибоем. Его шум был мне близок и привычен, а теперь воспоминания о нем приятны, как обо всем прекрасном, ушедшем в безвозвратное прошлое.

И еще мне вспоминаются ночи, наполненные шумом морского прибоя.

Пустынный берег, льдины покачиваются на волнах, в призрачном свете северного сияния сверкают округлые вершины снежных гор.

Приткнувшись к берегу, лежит на боку двухмачтовый корабль. Рядом, на прибрежной гальке, стоит большая неуклюжая палатка, сооруженная из парусов, жердей и бревен. Изнутри она освещена керосиновой лампой, от чего промерзшая парусина просвечивает. Из торчащей железной трубы летят по ветру искры. Кругом величественная тишина ледяной пустыни. И только неумолчно шумит прибой у отмелого берега. Шум его то нарастает, то замирает — и так день и ночь, день и ночь, много дней подряд, пока не замерзло море.

Сначала мы жили в верхних помещениях полузатонувшего корабля. Потом, когда это стало опасным, переселились в палатку. Когда мы покинули место гибели корабля[1] и удалились от моря, первое время ощущали отсутствие чего-то привычного, даже нужного. Потом мы поняли: нам не хватает шума прибоя.

Вспоминается мне пушечный грохот прибоя в небольшой скалистой бухточке на Черноморском побережье, прибоя, сбивающего меня с ног и исхлестывающего галькой… Но довольно о прибое. Это

шум леса за окном увел меня в глубину давно прошедших лет, уже затягиваемых сумраком забвения.

Как случилось, что для меня, уроженца и жителя сухопутной Москвы, шум моря стал привычным и родным, глубоко вошел в мою жизнь?

Стояла ранняя весна 1921 года. Вдоль улиц высились горы снега, накопившегося за зиму. В те времена в Москве снег не убирали с дороги. Лишь изредка сгребали с тротуаров, да и то на больших улицах. Поэтому к концу зимы проезжая часть становилась выше тротуаров, которые пролегали как бы в глубокой траншее между домами и снежной насыпью.

Ночью падали крупные белые хлопья, они покрыли чистым сверкающим пологом грязные залежи зимнего снега.

Утром разъяснело, выглянуло солнце, оно ярко засияло с посиневшего весеннего неба. Началось, бурное таяние, загремели ручьи по московским улицам, тротуары превратились в мокрое снежное месиво.

В тот знаменательный для меня воскресный день звон колоколов многочисленных тогда церквей лился над затопленной солнцем весенней Москвой.

Нас с мамой пригласили наши близкие знакомые на праздничный обед. Коронным блюдом должно было быть жаркое из жеребенка, которое считалось тогда не хуже телятины.

Трамвай не ходил, и мы отправились к знакомым пешком. Несмотря на снежное месиво и бурные ручьи, дальний путь не показался нам утомительным. Яркое солнце создавало праздничное настроение.

Шли мы, не торопясь, через центр, мимо Манежа и вверх по Никитской улице. Общество взрослых, которое я мог встретить у наших друзей, не было для меня особенно интересным, и по дороге я решил зайти к старому школьному товарищу, жившему в

Шереметьевском переулке. Поднялся на пятый этаж, но друга моего не застал. Дома был только его старший брат А. А. Шорыгин, молодой зоолог, совсем недавно окончивший Московский университет. В мои 19 лет он казался мне очень солидным человеком и серьезным ученым, я относился к нему с большой почтительностью.

Но сейчас я был обескуражен: этот солидный человек сидел за большим старинным письменным столом и с увлечением расставлял на нем вырезанные из бумаги домики. Я был не только поражен, но и смущен и хотел попрощаться и уйти.

Но любопытство взяло верх. Я сделал шаг к столу. И этот шаг оказался решающим шагом в моей жизни. Это был первый шаг на пути к морю.

— Александр Александрович, что это такое вы делаете? — робко спросил я.

— По различным рисункам и чертежам выбираю наиболее удобный тип палатки для экспедиции.

— А какая это будет экспедиция? — спросил я.

— Экспедиция в Арктику, в Баренцево море. Предполагаются работы на Новой Земле, возможно, и на других полярных островах. Будем высаживаться на берег, и по нескольку дней придется жить в палатках. Вот и хочется выбрать наиболее удобную, вместительную и не громоздкую. Я думаю остановиться на датском типе, — ответил Шорыгин.

— Что же, и вы, Александр Александрович, собираетесь участвовать в этой экспедиции?

— Ну конечно, потому-то я и крою из бумаги эти разнообразные палатки.

Я был потрясен. Вот передо мной самый обыкновенный человек, мой давнишний знакомый Александр Александрович, в самой прозаической московской квартире. И он собирается в Арктику, будет участником арктической экспедиции, увидит полярные

льды, айсберги, суровые необитаемые острова, покрытые снегом и тундрой.

Еще в раннем детстве мне подарили книгу В. Г. Брёггера и Н. Рольфсена «Фритьоф Нансен» (издания 1896 года). На ее обложке изображены золотое сияние, синее море, черный силуэт, корабля и серебряные льды. Книга произвела на меня большое впечатление, хотя я мог только рассматривать картинки, которые отчетливо помню до сих пор. Позже я начал ее читать. Перечитывал я эту книгу и в школьном возрасте и юношей. И с каждым разом она пробуждала все больший интерес к Арктике и к экспедициям вообще.

Я стал покупать литературу о путешествиях, будучи еще школьником. На книжном «развале» вдоль университетской ограды я нашел «„Ермак" во льдах» С. О. Макарова. «Ермак» еще больше разжег мой интерес к полярным странам и породил новое влечение — к кораблям.

Несомненно, эти две книги явились первопричиной моей любви к Арктике, путешествиям, географии, и в конечном счете я поступил на географическое отделение Московского университета.

Как это ни странно, два совершенно случайных и, казалось бы, совсем незначительных события определили мой жизненный путь.

Среди книг об Арктике «Фритьоф Нансен» и сейчас занимает самое почетное место в моей библиотеке. Но теперь, если я беру эту книгу в руки и рассматриваю иллюстрации, вспоминаются не полярные страны, а далекое детство, родители, двоюродная сестра, подарившая мне ее, детская комната и все тогдашнее окружение, так дорогое моему сердцу.

Мой интерес к экспедициям, особенно полярным, начался давно. Вполне естественно, что когда я увидел так близко участника арктической экспедиции, хоть еще только проектируемой, он вспыхнул с новой силой.

Конечно, я стал расспрашивать Александра Александровича о ней, и он рассказал мне примерно следующее.

После первой мировой войны, революции и хозяйничанья иностранных интервентов на Севере прекратилось регулярное пароходное сообщение с Новой Землей и, следовательно, снабжение продовольствием и товарами промышлявших там ненцев и русских. До начала двадцатых годов русские совсем не заходили на Новую Землю. Этим воспользовались норвежцы и англичане. Их зверобойные суда стали посещать этот отдаленный остров, снабжать обитателей продовольствием и товарами и забирать у них продукцию промысла. И на промысловых банках Баренцева моря хозяйничали иностранцы, а советские траулеры появлялись там очень редко.

В 1920 году гидрографическое судно «Купава» было послано на остров Медвежий, издавна посещавшийся русскими. Но команде «Купавы» не удалось даже высадиться на берег — на острове были норвежские угольные разработки, поселок и узкоколейная железная дорога.

Подобная экономическая интервенция угрожала и Новой Земле. Необходимо было показать советский флаг в полярных морях у берегов Новой Земли и архипелага Земля Франца-Иосифа, начать изучение этих почти не исследованных районов, чтобы можно было приступить к серьезному хозяйственному их освоению.

И вот в целях всестороннего и систематического изучения северных морей и полярных островов специальным декретом Совета Народных Комиссаров, подписанным В. И. Лениным 10 марта 1921 года, был создан Плавучий морской научный институт. Для первой экспедиции этого института временно предоставили корабль ледокольного типа.

— Если тебя все это так интересует, возьми вот газету «Известия», позавчерашнюю, от 16 марта, и прочти опубликованный там декрет[1]. И еще ознакомься с объяснительной запиской, поданной В. И. Ленину вместе с проектом декрета, — сказал Шорыгин, протягивая газету и копию объяснительной записки.

Вот что я прочел в записке.

> «Всестороннее и планомерное изучение Северного моря и его островов в настоящее время, когда Северное море является единственным выходом Республики в Мировой океан, является особенно важным и неотложным и имеет не только научное, но и экономическое и политическое значение.
>
> Для пояснения последнего необходимо указать, что, по имеющимся в Академии наук сведениям, сообщенным известным исследователем Севера Брейтфусом, Норвегией подготовляется на 1921 год экспедиция на Новую Землю. Хотя Брейтфус и указывает, что эта экспедиция преследует чисто научные цели — геологическое обследование Новой Земли, однако при настоящих международных отношениях даже чисто научная экспедиция легко может приобрести политическое значение. Эта мысль тем более допустима, что предполагаемая норвежскими учеными экспедиция неожиданно встретила большое сочувствие в экономических и политических кругах Норвегии и послужила предметом оживленных дискуссий в периодической печати.
>
> Ввиду этого научный сектор Наркомпроса признает организацию Плавучего морского научного института срочной задачей первостепенной государственной важности и

подчеркивает не только научное, но также экономическое и политическое значение ее. Районом деятельности Плавучего морского научного института на 1921 год научный сектор определяет Новую Землю и моря, ее омывающие.

Этот район имеет наибольшее научное значение (малая исследованность), экономическое (настоятельная необходимость выяснения движения льдов в Карском море для успешного использования Северного морского пути в Сибирь) и наибольшее политическое значение в связи с предполагаемой Норвегией экспедицией.

Исследования указанного района предполагается производить в биологическом, гидрологическом, гидрографическом, метеорологическом и геолого-минералогическом направлении.

Для осуществления указанных заданий исходатайствован пароход ледокольного типа «Соловей Будимирович» в 3000 тонн водоизмещения.

Организационная работа выполняется комитетом, состоящим из молодых научных сил. На Новой Земле в районе Маточкина Шара предполагается организация постоянной научной и угольной базы, что материально закрепляет инициативу научной и экономически-политической эксплуатации Новой Земли за Советской республикой.

Для срочного и успешного выполнения задачи в очередной навигационный сезон 1921 года необходимо принятие препровождаемого при сем декрета.»

Подлежит опубликованию
.....
пр. № 644 п.

ДЕКРЕТ

1. В целях всестороннего и планомерного исследования Северных морей, островов, побережий, имеющих в настоящее время Государственно-важное значение, учредить при Народном Комиссариате Просвещения Плавучий Морской Научный Институт с отделениями; биологическим, гидрологическим, метеорологическим и геологическо-минералогическим.

2. Организованный при НК Просвещения Плавучий Морской Биологический Институт ввести в состав учрежденного настоящим декретом Института в качестве его биологического отделения.

3. Положение об Институте поручить разработать Наркомпросу по соглашению с Морским ведомством и В.С.Н.Х.

4.- Районом деятельности Института определить Северный Ледовитый океан с его морями и устьями рек, островами и прилегающими к нему побережьями Р.С.Ф.С.Р. Европы и Азии.

5. Поручить соответствующим учреждениям снабжение Института углем, жидким топливом, оборудованием и продовольствием наравне с учреждениями первостепенной государственной важности.

6. Установление норм снабжения продовольствием ученного состава Института возложить на Комиссию по Снабжению рабочих при Народном Комиссариате Продовольствия.

Председатель Совета
Народных Комиссаров

Управляющий Делами Совета
Народных Комиссаров

Секретарь

Москва - Кремль
10/III-21 г.

— Прочел, теперь тебе все понятно? — спросил Шорыгин.

— Да, цели и задачи мне вполне понятны.

Но я еще долго и подробно расспрашивал Александра Александровича, а он, видя мой искренний интерес, рассказывал с большим увлечением.

Время текло незаметно, и я чуть не забыл о праздничном жарком из жеребенка.

Расставаясь, я уговорился с Шорыгиным, что зайду к нему еще раз.

С этого дня я не переставал думать о том, как мне попасть в экспедицию.

В то время, о котором ведется повествование, я находился на военной службе и был курсантом Высшей аэросъемочной фотограмметрической школы РКК Воздушного флота. Окончить школу я должен был в июле.

И вот возникла мысль предложить экспедиции свои услуги. Ведь карты новоземельских берегов, да и других полярных островов далеко не точны. Их можно было бы исправить с помощью новейшего и самого точного метода аэрофотосъемки. Кроме того, самолет в экспедиции был бы весьма полезен и для разведки состояния льдов.

С этой идеей я снова через несколько дней направился к Александру Александровичу. К моей радости, он тоже заинтересовался ею и сказал, что организовать такое дело вполне возможно — экспедиция считается государственно важной.

Сказал он мне также, что начальником экспедиции назначен биолог — профессор Иван Илларионович Месяцев. Обещал предварительно поговорить с ним обо мне и рекомендовал через несколько дней зайти к профессору. Найти его можно в кабинете № 7 Зоологического музея университета.

И вот я в Зоологическом музее, стою перед дверью кабинета № 7. Что-то ждет меня за нею? Станет ли со мной, мальчишкой, разговаривать ученый, профессор, начальник первой советской арктической экспедиции, назначенный самим правительством?

Очень ли я волновался перед этой дверью? Пожалуй, нет, скорее стеснялся. Я не думал, что за нею решится моя судьба. И почти не надеялся, что мое предложение будет принято и осуществлено. Решение возникло слишком неожиданно, быстро и, как мне казалось, было случайным и несерьезным.

Стоит ли затевать этот разговор и попадать в глупое положение мальчишки-фантазера, размечтавшегося о полярных приключениях? Не лучше ли все эти фантазии выбросить из головы, повернуться и уйти?

Я стоял в раздумье перед кабинетом № 7. Но внизу хлопнула входная дверь, по лестнице кто-то поднимался. Нужно было или уходить, или входить. Я одернул гимнастерку, поправил пилотку и постучал.

— Заходите, — раздалось в ответ.

Я открыл дверь и торопливо шагнул в кабинет.

Так я сделал свой второй шаг на пути к морю!

Первое впечатление о «кабинете ученого» было неожиданным. Длинная, очень высокая и сравнительно узкая комната. По обе стороны от входной двери, вдоль стен, высятся до самого потолка грубо сколоченные стеллажи. Между ними оставлен только узкий проход. Перед широким окном большой лабораторный стол. На нем микроскоп, бинокуляр, стеклянные банки, пробирки в стойках, множество книг.

А на полках стеллажей! Чего только нет! Сапоги и ведра, валенки и кастрюли, плащи и чайники. Стеклянные банки с деревянными сапожными гвоздями, жестяные кружки, алюминиевые ложки, ведра, полные чая и душистого перца. Ярусом выше напиханы кожаные куртки, брюки, меховые шапки, ватники, тарелки,

тетради и даже несколько часов-ходиков с медными гирями и расписными циферблатами. А под самым потолком, над головой, плетеные канадские лыжи, там же ружья, фотоаппараты, патроны, треноги и бесконечное разнообразие других вещей.

Это был кабинет ученого и штаб, и склад снаряжаемой экспедиции. Взгляд на полки, до потолка забитые всяческими вещами, убедил меня, что будущая экспедиция не миф, а реальность.

За столом у окна, спиной ко мне, прильнув глазом к микроскопу, сидел человек. Меня поразило то, что он смотрел в микроскоп и одновременно что-то записывал или зарисовывал.

Я откозырнул согнутой спине и доложил, что явился к профессору Месяцеву для переговоров.

— Проходите, садитесь. Вы меня извините, я сейчас закончу. — Голос профессора был очень звучным, приятного баритонального тембра.

Я сёл. Лица профессора мне не было видно, а фигура совсем не соответствовала представлению об облике крупного ученого, которое сложилось в моем сознании. На профессоре был очень поношенный костюм неопределенного песочно коричневого цвета. Модная по тем временам серая сорочка, называвшаяся «смерть прачкам», была повязана галстуком-бабочкой такого же неопределенного цвета, как и костюм. Брюки, сильно потертые и вытянутые на коленях, внизу заметно обтрепанные, были подшиты через край, видимо, «своею собственной рукой». Ботинки очень поношенные, с заплатами.

Быть может, я слишком внимательно разглядывал профессора, но ведь передо мной сидел не только ученый, но и начальник будущей арктической экспедиции!

— Ну вот, теперь мы можем поговорить, — прервал профессор мои наблюдения и повернулся ко мне.

Лицо и голова его были чисто выбриты. Нос с горбинкой, очень резко очерченный, немного выдающийся вперед подбородок, светлые глаза, смотрящие проницательно, но не жестко. Тонкие губы, резкие складки от щек к уголкам рта. Лицом он очень походил на индейского вождя из какого-нибудь куперовского романа.

Беседа длилась долго. Месяцев расспрашивал меня о моих увлечениях литературой об экспедициях, о стремлениях, отношении к ним моих родителей и о многом другом. Он хотел составить представление обо мне.

Сам он рассказал о предстоящей экспедиции, вполне согласился, что аэросъемка была бы очень полезна и что это осуществимо, но время не терпит, а мое окончание военного училища в июле — срок слишком поздний. Не хочу ли я договориться о досрочном завершении учения и полетов? Профессор сказал, что если я согласен, то он напишет письмо начальнику училища, а также будет ходатайствовать перед штабом ВВФ об откомандировании меня после окончания в распоряжение полярной экспедиции Плавучего морского научного института. Он предупредил также, что в экспедиции придется заниматься не только аэрофотосъемкой, но и просто фотографированием, устраивать на корабле фотолабораторию, доставать аппаратуру, фотоматериалы и вообще все необходимое. Профессор подчеркнул, что придется выполнять любые работы, вплоть до изготовления ящиков, упаковки, погрузки, отправки и т. д.

Конечно, я с радостью на все согласился. Тогда я мог бы согласиться на что угодно, даже на должность бухгалтера, лишь бы попасть в экспедицию.

— Пока все эти бумажки будут писаться, пока все формальности будут выполняться, — добавил профессор, — вы начинайте действовать. Людей у нас

мало, времени еще меньше, а работы непочатый край. Ведь в конце июля экспедиция должна выйти в море.

С этими словами профессор Месяцев со мною распрощался. Я понял, что вопрос о моем участии в экспедиции он считает решенным, вышел из кабинета № 7 и закрыл за собою дверь.

Какой-нибудь час назад я стоял в неуверенности перед этой дверью и думал, входить или не входить. Как все изменилось в такой короткий срок! Я еще не осознал важность всего происшедшего, а просто пришел в какое-то восторженное состояние. Я спускался по лестнице не чувствуя под собою ног. Вернее, медленно плыл над лестницей, не касаясь ее ступенек.

Однако, идя домой, я успокоился и, поразмыслив трезво, пришел к выводу, что радоваться еще рано. Предстоит преодолеть массу формальных трудностей, а они бывают куда менее преодолимыми, чем трудности реальные. Обнадеживал только декрет об институте и экспедиции, подписанный В. И. Лениным.

И я стал наведываться в кабинет № 7, выполнять кое-какие поручения, знакомиться с будущими сотрудниками экспедиции.

В один из весенних дней 1921 года в аудиторию военного училища, где велись занятия, вошел адъютант начальника и крикнул: «Васнецов, после занятий явитесь к начальнику училища!»

Это был из ряда вон выходящий случай. Начальник редко появлялся в училище и никогда не общался с курсантами. Все дела вел с нами командир и заведующий курсантами Басов, в прошлом офицер Семеновского полка, в будущем известный артист и режиссер театра им. Евг. Вахтангова.

Неужели по поводу экспедиции? — мелькнула у меня мысль. Что принесет сегодняшний день, радость или

крушение надежд? Конечно, я был очень взволнован, и это, по-видимому, отразилось на моем лице.

Товарищи с удивлением и даже участием спрашивали меня: «Что случилось? Ты в чем-нибудь провинился?» Ведь не было случая, чтобы начальник вызывал к себе. Значит, что-нибудь серьезное? Я отмалчивался.

Кончились занятия. Единым духом перебежал я улицу, взлетел на второй этаж комфортабельного особняка на Никитской, где помещался штаб училища, и очутился перед кабинетом начальника. На сей раз я очень волновался — наступила, по-видимому, решающая минута.

«Курсант Васнецов прибыл по вашему приказанию!»

Кабинет начальника очень большой. Дорогая громоздкая мебель, резные шкафы, мягкий ковер на полу почти во всю комнату, широкие зеркальные окна, полукруглые сверху. Обстановка роскошная. Начальник за огромным письменным столом. Массивный бронзовый прибор и лампа в форме высокой вазы.

Какой контраст с кабинетом Месяцева! — подсознательно мелькнула мысль.

На начальнике франтоватая, с иголочки, темно-синяя форма летчика с серебряными нашивками, сверкающие ботинки. Он тщательно выбрит, элегантен, в воздухе запах хорошего одеколона. Он строг, лаконичен, подчеркнуто вежлив. Весь его внешний облик подстать богатому кабинету.

— Садитесь, — показал он мне на глубокое кожаное кресло у стола. — Садитесь же, — повторил он строже.

Я сел.

— Я вызвал вас по поводу письма начальника Полярной экспедиции Морского научного института, — сказал он. — Вы в курсе дела?

Я ответил, что в курсе.

— И вы согласны участвовать в этой экспедиции и летать где-то там на севере над льдами?

— Да, согласен.

— Тогда вам нужно в ускоренном порядке закончить учебную программу. Вам придется очень усиленно работать.

— Да, и на это я согласен.

— Хорошо, тогда я дам необходимые указания заведующему курсантами и распоряжение в авиаотряд, чтобы вы могли отлетать положенную практику. Желаю вам успехов!

Так закончилась наша беседа. Я ушел от начальника и, так же, как в университете, спускаясь с лестницы, не чувствовал под собой ступенек.

Вскоре был получен приказ из штаба ВВФ об откомандировании меня по окончании училища в распоряжение Полярной экспедиции.

Вот как все обернулось! Началось случайно, с бумажных палаток, а завершилось серьезным решением моей судьбы.

Усиленно занимаясь и тренируясь на самолете, я также доставал аппаратуру, фотоматериалы, оборудование для лаборатории, хлопотал о выделении для экспедиции аэроплана (тогда название «самолет» еще не было в ходу).

В кабинете № 7 уже негде было повернуться от имущества. Пришлось делать ящики, упаковывать все в них и убирать в подвал Зоологического музея. Этим я занимался вечерами, а то и ночью. Мои помощники — то один, то другой из сотрудников — брались за эту работу не очень охотно: ящики приходилось делать из подручных материалов, а не все это умели.

В. А. Васнецов, И. И. Месяцев, Л. А. Зенкевич, А. А. Шорыгин на крыльце Зоологического музея МГУ.

В. А. Васнецов, И. И. Месяцев, Л. А. Зенкевич, А. А. Шорыгин на крыльце Зоологического музея МГУ [2].

Однажды в кабинете № 7 я встретил высокого плечистого моряка в бескозырке и в каком-то совершенно необычном бушлате с капюшоном, одевавшемся через голову. Бушлат этот произвел на меня ошеломляющее впечатление своей экзотичностью.

— Вот познакомьтесь, это Володя Голицын, ваш ровесник, он приехал с Мурмана и будет принимать участие в экспедиции. Он поможет вам упаковать и отправить грузы, на него можно положиться,

посмотрите, какой здоровяк, — сказал Иван Илларионович.

Мурман представлялся мне в те времена чем-то вроде джек-лондоновского Клондайка. Теперь он затмил бушлат, и я с интересом взглянул на нового знакомого.

Ростом он был с меня, быть может, чуть-чуть выше, но поплотнее и пошире в плечах. Лицо приветливое, румяное, небольшие серовато-голубые глаза и порядочный нос, вроде моего.

— О вас мне уже говорил Иван Илларионович, вот мы и познакомились, — сказал Володя каким-то глубоким и немного глуховатым голосом. — В чем нужна моя помощь.

— Да вот ящиков нет, в первую очередь надо делать ящики, — сказал я.

— Я готов приступить хоть сейчас.

Володя снял свой удивительный бушлат и остался во фланелевке (далеко не первого срока) с голубым выцветшим воротником. Он умел управляться с пилой, топором и молотком. Дело у нас пошло на лад, вдвоем мы сколачивали ящики, паковали, забивали крышками. Надписывать и рисовать рюмки взялся Володя, и тут я узнал, что он художник.

Работали весело, время разнообразили рассказы Володи о его жизни в Александровке (теперь г. Полярный) на Мурмане, о биологической станции, о Кольском заливе. Да мало ли у Володи было интересных тем для беседы!

Почувствовав взаимную симпатию, мы очень быстро сдружились, и через день-другой мне казалось, что с Володей мы знакомы много лет.

В один из воскресных дней И. И. Месяцев предложил мне съездить вместе с ним на Косинскую биологическую станцию и сфотографировать лаборатории, здание и Косинское озеро. Я с радостью согласился, тем более что

мне хотелось испробовать новые фотоаппараты и пластинки.

На станции царила удивительная чистота и порядок. Очень уютные лаборатории были хорошо оборудованы. Чувствовалось, что станция создавалась с большой любовью и работают там с удовольствием и увлечением. Руководил станцией гидробиолог профессор Л. Л. Россолимо.

Во время этой поездки я ближе познакомился с сотрудниками Зоологического музея, будущими участниками Полярной экспедиции. В 1919-1921 годах многие из них работали на Косинской станции, а некоторые и жили там. На станции проходили практику и студенты-гидробиологи.

В конце дня сотрудники станции собирались за вечерним самоваром на большой террасе. Морковный или смородиновый чай «высшего сорта» пили обычно с сахарином и изредка с сахаром вприкуску. Вместо тортов или печенья подавался картофель и тонко нарезанные ломтики черного хлеба.

Смеркалось, гасла постепенно заря. Электричества часто не было, но и в полумраке чаепитие затягивалось до позднего часа. Попыхивая дымком еловых шишек, самовар пел свою монотонную песенку. Обстановка располагала к задушевным беседам, к мечтам о будущем.

И вот под пение самовара на Косинской биологической станции, на берегу маленького озера, зародилась мечта о больших океанских плаваниях. Сколько горячих споров разгоралось вокруг созданного еще только в мечтах морского института, весь состав которого плавал бы на специальном корабле и выполнял биологические исследования на морях и океанах. Как зло вышучивали эти мечты скептики, как горячо отстаивали их неунывающие мечтатели! И восторжествовали мечтатели! Из недосягаемой

фантазии морской институт превратился в реально существующее научное учреждение.

Осуществилось это потому, что люди, работавшие на Косинском озере — и Л. А. Зенкевич, и А. А. Шорыгин, и Л. Л. Россолимо, и молодежь: А. Д. Старостин и В. А. Броцкая — были не только фантазерами, но и учеными, увлеченными и преданными делу. Людьми, глубоко убежденными в том, что это серьезное дело необходимо молодой стране для развития экономики ее северных морей. И еще потому, что вожаком этих мечтателей и энтузиастов был самый большой мечтатель и энтузиаст Иван Илларионович Месяцев — человек больших организаторских способностей, неукротимой энергии, непреклонной воли и настойчивости.

Вечерело. Месяцеву. Зенкевичу, Шорыгину и мне надо было ехать в Москву. Отправились на станцию. Дачные поезда формировались тогда из товарных вагонов. Сидели на скамейке, Прогуливались по перрону, а поезда все не было. Прошел час, а может быть, и больше. Наконец начальник станции объявил: «Товарищи, сегодня на Москву поездов не будет».

Что ж, ждать больше нечего, нужно идти пешком. Совсем стемнело. Мы шагали сначала по шпалам, потом сошли на какую-то тропинку, протоптанную вдоль полотна. Ночь была теплая, лунная. Мы шли не спеша. Мои спутники вели оживленную беседу о предстоящей экспедиции.

На полпути мы проголодались. В каком-то селении увидели домик с освещенными окнами и решили зайти. Оказалось, что это трактир, или, вернее, харчевня. Старая бревенчатая изба с низким прокопченным потолком, старый буфет и стойка, хозяин с седой бородой «лопатой» в черном жилете, одетом поверх розовой рубахи, — все это казалось будто перенесенным из прошлого.

Только цены вполне соответствовали времени. Нужной суммы ни у кого не нашлось. Тогда собрали по всем карманам несколько миллионов рублей (быть может, я преувеличиваю: всего несколько сотен тысяч) и вскладчину заказали яичницу на свином сале с черным хлебом. Пожалуй, это была одна из самых вкусных яичниц в моей жизни.

В Москву мы пришли около двух часов ночи. Во время этой вынужденной прогулки я узнал много нового о нашей экспедиции и о северных морях вообще.

Скоро я отлетал положенную практику, отснял и обработал аэрофотосъемку и, сдав все экзамены, окончил военное училище.

Явился к начальнику, получил диплом, выслушал поздравления и напутственные пожелания. Потом отправился в кладовую к каптеру — выпускникам полагается новое обмундирование.

И вот, взвалив на спину целый тюк одежды, завернутой в новенькие простыни, я шагаю по Москве домой. В нем синяя гимнастерка, черные брюки, коричневая шинель, всяческое белье.

Настроение прекрасное: окончено военное училище, получено добротное обмундирование (в 1921 году это — немаловажное событие), приказ об отчислении в распоряжение экспедиции в кармане. Есть от чего чувствовать себя беспредельно счастливым. Теперь я мог полностью посвятить свое время и силы подготовке экспедиции.

Я не обладаю ни литературным талантом Ильи Эренбурга, ни его коллекцией трубок, каждая из которых — сюжет для целого романа. У меня только 7 трубок, но они попали в мои руки при обстоятельствах, имевших в моей жизни большое значение, их история

связана с моими плаваниями в Арктике. Я расскажу о моих трубках.

Там, где теперь широкая магистраль Садового кольца (в те годы оно было действительно садовым) пересекает улицу Чернышевского (Покровку) и К. Маркса (Старую Басманную), находилась площадь Земляного Вала. На некотором расстоянии от перекрестка в сторону Красных ворот (площадь Лермонтова) и Курского вокзала, прямо на середине улицы стояли два больших четырехэтажных дома, оставляя только узкие проезды вдоль тротуаров. Трамвайная линия крутым изгибом обходила дома, и вагоны издавали всегда на повороте резкий металлический визг. В доме, стоявшем от перекрестка в сторону вокзала, помещалась гостиница «Фантазия». В молодости в ней проживал мой отец художник Аполлинарий Михайлович Васнецов.

На площади между этими двумя домами в определенные дни собирался базар. Приезжали крестьяне и огородники из окрестностей Москвы. Рядами стояли деревенские телеги, заваленные овощами, как мачты торчали задранные кверху оглобли, жевали лошади, уткнувшись мордами в передки телег. Под ногами на булыжной мостовой хрустели листья капусты и свекольная ботва. Резко и приятно пахло овощами, фруктами, конским навозом и лошадьми.

Я любил эти базары. Мне нравилось изобилие зелени, толчея, крестьянский говор, запахи и весь особый базарный дух, как бы привезенный в Москву с полей и огородов на деревенских телегах.

В жаркий день начала лета 1921 года я толкался по базару с сумкой, полной свежего картофеля и фиолетовой свеклы.

— Морячок, купи трубку, — услышал я за спиной хриплый голос.

Оборачиваюсь. Заросший черной курчавой бородой, уже немолодой человек в матросском бушлате и тельняшке протягивает мне кривую, сильно прокуренную трубку.

— Купи, настоящая аглицкая.

Я отказался.

— Да ты брось папиросы-то курить, привыкай к трубочке, моряк всегда трубку покуривает, на море это куда сподручнее, особенно на ветру, — продолжал меня уговаривать курчавобородый.

Я сказал, что вообще не курю.

— А-а-а… — протянул бушлат, — видно ты яузского плавания и трубка тебе и впрямь ни к чему.

Ну что ему ответить? Действительно я на море пока еще не бывал. И как ему объяснить, что я вскоре уезжаю на север, буду участвовать в Полярной экспедиции, буду плавать на Белом море и в Ледовитом океане на ледокольном пароходе «Соловей Будимирович».

Я был еще очень молод и не сумел дать должный отпор курчавобородому. Я просто купил у него трубку. Она оказалась совсем не «аглицкой», а самой простой грушевой.

Тут же на базаре я купил и махорку.

Сколько же неприятностей она мне принесла, пока я осваивал трубку в вагоне по пути в Архангельск. Сначала после каждой раскурки меня мутило и долгое время во рту оставался отвратительный привкус жженого копыта.

Но хочешь не хочешь, а надо было привыкать. Это была моя первая трубка.

ГЛАВА 2
★★★★★★★★★★★★★
Первая экспедиция Плавучего мореного института

Наконец-то упаковано все снаряжение, нужное и ненужное, для предстоящей экспедиции. Ящиков и тюков, казалось нам, возить не перевозить. Грузовые автомашины были в те времена большой редкостью, и весь груз отправляли мы на конных подводах в пакгауз товарной станции Ярославской железной дороги.

Командовал погрузкой Володя Голицын. Потный и красный, в парусиновой матросской робе, он, как заправский грузчик, таскал на спине ящики из подвала Зоологического музея. Трудно нам доставалась эта профессия, тем более что питание было весьма скудным, как теперь говорят, «малокалорийным», а ящики тяжелыми. Но Володя, вытирая рукавом пот со лба, еще покрикивал: «Веселее, веселее, пошевеливайтесь, крючники, поторапливайтесь, капитан даст на водку!» А мы были бы рады и краюхе черного хлеба.

К пакгаузу подали четыре товарных вагона. И снова началась погрузка. Теперь в ней принимали участие не только мы, молодежь, — штатные грузчики, но и все будущие участники экспедиции. Таскал тюки И. И. Месяцев, грузили ящики доценты и преподаватели университета Л. А. Зенкевич, В. А. Яшнов, ассистенты А. А. Шорыгин, В. В. Алпатов, Б. К. Флеров и многие другие.

Один вагон, загруженный только наполовину и наиболее ценным имуществом — обмундированием, ружьями, микроскопами, фотоаппаратами, был оборудован железной печкой. Из ящиков и тюков мы

устроили спальные места. Голицын, Розанов и я должны были сопровождать груз до Архангельска.

Володя разукрасил мелом снаружи стены вагона огромными якорями и интригующей надписью: «Вагон специального назначения Полярной экспедиции Плавучего морского научного института».

Вскоре все четыре вагона подали к пассажирской платформе Ярославского вокзала, чтобы отправить с почтовым поездом до Ярославля. Почему-то простояли мы здесь дня два, пока нас не прицепили. Наши вагоны с якорями и надписью «Полярная экспедиция» вызывали любопытство. Привлекала внимание и статная фигура Володи в матросской рабочей одежде, его красивое породистое лицо.

Наконец нас прицепили. Распрощавшись с родственниками и друзьями, мы тронулись в далекий путь на север. Нас, троих молодых людей, не пугало ни расстояние, ни время. Путь по незнакомым местам казался интересным и увлекательным, в особенности из отдельного вагона, да еще с печкой.

Стояло лето. Поезд шел медленно, обе двери товарного вагона были распахнуты как бы прямо в природу — за ними бесконечной панорамой развертывались пейзажи средней полосы России, с ее полями, перелесками, спокойными речками и живописными деревушками.

Но так беззаботно с почтовым поездом ехали мы только до Ярославля. Потом начались всевозможные трудности и задержки. Это был 1921 год. Исправных паровозов не хватало, составы приходилось тащить стареньким паровозам серии О с огромной трубой в форме самовара (искрогасителем). Котел топили дровами, да еще еловыми, выпускавшими целый фейерверк искр. Зачастую на подъеме у паровоза не хватало сил, тогда нагоняли пар в котле и состав снова медленно трогался в путь.

На узловых станциях, где менялась бригада, надо было всячески упрашивать начальство, чтобы нас прицепили к скоро отправляющемуся составу. Иногда паровоза не оказывалось и мы задерживались на многие часы и дни. Нам не раз предлагали: «Грузите дрова в тендер, тогда прицепим». Конечно, мы грузили, и, хотя дров требовалась уйма, это нас не смущало. Мы швыряли поленья под веселые шутки и покрикивания Володи Голицына, которого уже признали профессиональным грузчиком.

На одном из перегонов в паровозную бригаду не хватало кочегара и из-за этого задерживалось отправление состава. Заменить недостающего вызвался Володя, и на дистанции от Вожеги до Няндомы он с полным успехом кормил топку дровами. А на станции Няндома, на полпути между Вологдой и Архангельском, мы застряли на три или четыре дня.

После перегона вернулся Володя с паровоза, усталый, грязный, но довольный.

Потихоньку, с «комфортом», в вагоне «специального назначения» продвигались мы к северу. По своим документам получали кое-какие продукты на питательных пунктах. Готовили на железной печурке скудные обеды и любовались непрерывно меняющимися северными пейзажами.

Но вот и последняя станция перед Архангельском — Исакогорка. Расположена она на высоком надпойменном берегу Северной Двины, в 10 километрах от станции Архангельск. Сам город находится на другом берегу.

По автолитографии, висевшей в естественном кабинете реального училища Воскресенского, где я учился, сложилось у меня представление об Архангельске как о далеком северном городе. Художник сделал ее в суровых, даже мрачных тонах, по его представлению, свойственных северу. Темное небо, свинцовая вода широкой реки, неприветливый город и

целый лес мачт парусных кораблей, припорошенных снегом.

Станция Исакогорка лежит на возвышенности, откуда открывается широчайший горизонт на многие километры. В тот летний день солнце сияло с голубого неба, широчайшая река была глубоко-синей и сверкала яркими бликами. В далекой дымке на противоположном берегу просматривались светлые здания и соборы Архангельска и Соломбалы. Лес мачт у пристаней, пароходы и парусные корабли, стоящие на рейде, говорили о близости моря.

Солнечный пейзаж рассеял мое прежнее представление о севере и создал какое-то приподнятое радостное настроение.

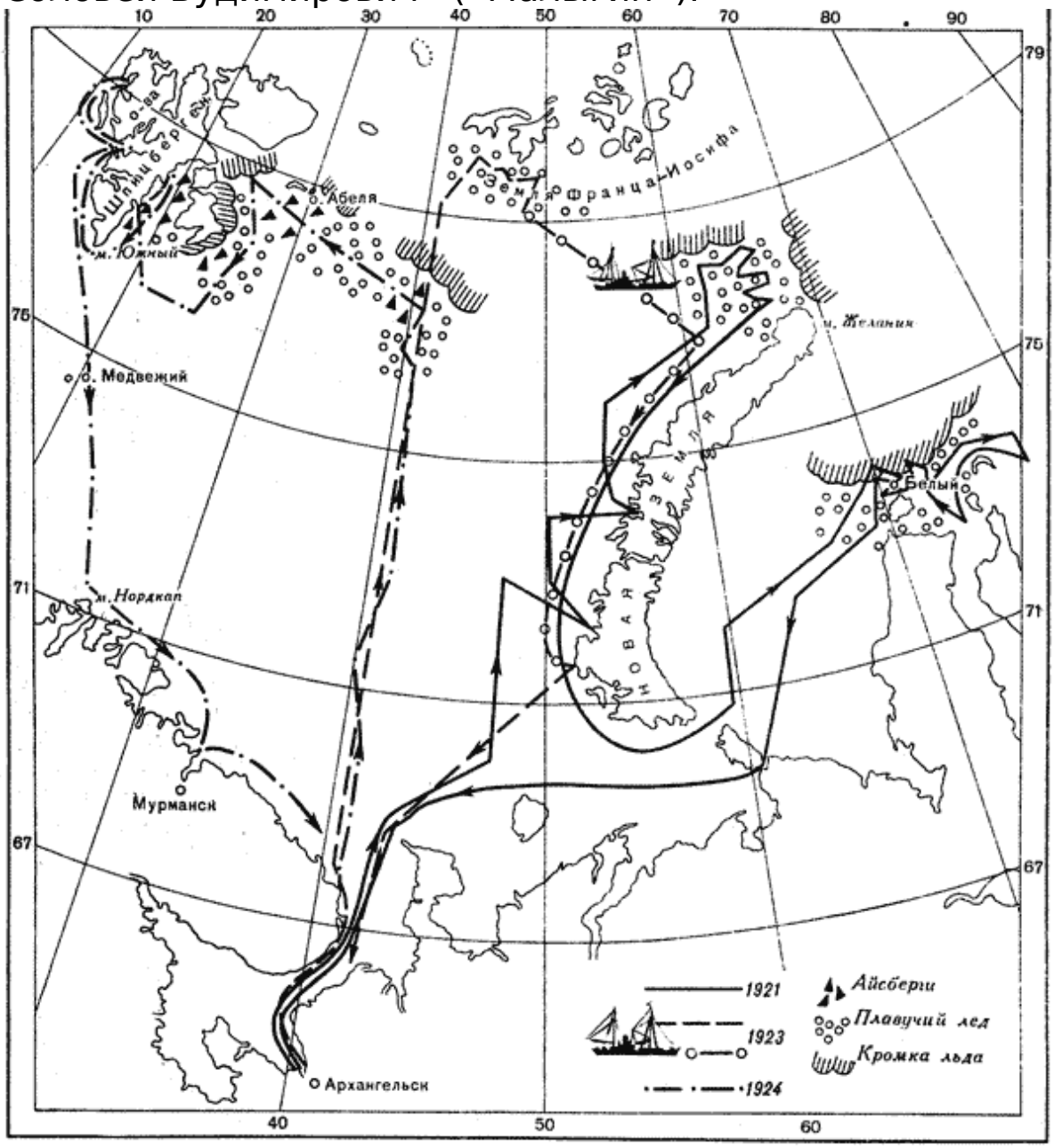
Поезд быстро скатился вниз, к пристани грузового порта Бакарица; состав расформировали, и наши четыре вагона подали на причал к самой воде.

Закончилось наше путешествие от Москвы до преддверия Северного Ледовитого океана. Да! Я не оговорился, это было действительно путешествие. Длилось оно две недели, и столько трудностей пришлось испытать за это время, столько энергии и настойчивости надо было приложить, чтобы протолкнуть наши вагоны до Северной Двины, что его вполне можно назвать путешествием. Но была и своеобразная прелесть в нем: много интересного удалось нам повидать и пережить, с разными людьми познакомиться. Мое первое дальнее путешествие запомнилось мне на всю жизнь.

Через два-три дня к причалу подвели небольшую баржу и в нее из вагонов перегрузили экспедиционное имущество.

Из тюков, ящиков и мешков устроили на ней нечто вроде домика, затянули все это брезентом и вдвоем с Володей устроились в нем на житье в ожидании, когда

баржу отбуксируют к борту ледокольного парохода «Соловей Будимирович» («Малыгин»).



Маршруты экспедиций 1921, 1923 и 1924 гг.

Маршруты экспедиций 1921, 1923 и 1924 гг. [3]

В домике мы сделали довольно удобные спальные места, но теперь лишились нашей кормилицы — печки. Никаких столовых или буфетов на пристани Бакарица тогда не было и в помине, не было даже кипятка. Наше голодное положение скрашивал неунывающий Володя Голицын. Из муки, сгущенного молока и какао он готовил болтушку на холодной воде. Наевшись соленой селедки без хлеба, мы запивали ее или вернее заедали этим своеобразным кремом.

Но как чудесны были белые ночи на Двине — необычайно нежные, какие-то перламутровые тона неба и воды. На ночь замирало движение на реке и над ее просторами наступала прозрачная тишина. Володя доставал свои художественные принадлежности и делал зарисовки, работал акварелью. Многие из его рисунков хранятся теперь у его сына И. В. Голицына.

Наконец на третий или четвертый день к пристани Бакарица подошел долгожданный буксир и перетянул баржу в город, к Соборной пристани. Сейчас я уже не помню, долго ли и по какой причине мы снова простояли с нашей баржей у этой пристани в центре Архангельска. Там, совсем рядом, находился рынок, и мы прежде всего набросились на еду и молоко. Архангельский рынок ушел в далекое прошлое, и о нем следует вспомнить и сказать несколько слов.

В те годы рынок был очень велик и живописен, особенно в летние дни. С раннего утра к Соборному и Рыночному ковшам с окрестных деревень спешили карбасы. Если шли под парусом, обычно на руле сидел «мужик», если на веслах, то «жонка». В солнечную и ветреную погоду множество надутых парусов ярко белело на синей реке. Подходя к берегу, кормщик быстро ронял парус, и вся эта лодочная флотилия до отказа наполняла ковш. Прибывшие позже должны были со всей своей поклажей, как по суше, шагать с карбаса на карбас, чтобы добраться до пристани.

Рыночная площадь, забитая торгующими, становилась изумительно красочной, яркой, колоритной. Тогда женщины носили платья преимущественно из домотканых материалов синего, красного и коричневого цветов. Юбки почти всегда синие со множеством фалд и пестрым орнаментом по подолу. Кацавейки тоже синие или коричневые, расшитые разноцветным узором на груди и по воротнику. Не перевелись тогда еще и яркие платки, и головной убор вроде кокошника, тоже расшитый серебром и разноцветными нитками. Это была с давних пор традиционная поморская женская одежда.

Свою продукцию крестьяне привозили в больших круглых корзинах с двумя ручками. Выбравшись из карбасов на пристань, «жонки» пестрой, галдящей, смеющейся шеренгой или извивающейся цепочкой чуть ли не бегом устремлялись к рынку. А сколько же привозили на рынок всякой всячины!

Я любил бывать на этом рынке, любил его оживление, певучий архангельский говор, приветливый характер поморок, любил поговорить с ними и в шутку поторговаться. На этом рынке я увидел трубку, на сей раз настоящую английскую и очень хорошую. Конечно, я ее приобрел. Тут же купил и табак, но не самосад, а американскую махорку «Друм», спрессованную в маленьком холщовом мешочке с яркой этикеткой. Попробовал закурить. О! Это было не похоже на запах жженого копыта, который испускал мой самосад «высшего» сорта. Дым «Друма» был не только приятно ароматен, но и на вкус отдавал медом и черносливом. Пожалуй, только тогда я и понял, почему люди курят. С этой прекрасной трубкой я не расставался, она была моей верной спутницей и утешительницей.

Вспоминается мне один интересный инцидент у Соборной пристани. К нашей барже, стоявшей у высокой каменной стенки пристани, подошел небольшой, сверкающий полировкой и медью щегольской катер, как

мы позже увидели, под норвежским флагом. Пассажирами на нем были прекрасно одетые господа в котелках и три дамы. Катер был много ниже борта баржи. Мы с Володей спустили на него трап и подали дамам руки, чтобы помочь перейти. Потом этот трап перенесли с баржи на пристань и помогли дамам подняться на берег. Господин, шедший последним, достал из кармана иностранную металлическую монету (в нашей стране металлических денег тогда не было) и протянул ее Володе. Тот поблагодарил его по-французски и сказал, что не возьмет. Мужчина немного растерялся и протянул монету мне. Я поблагодарил его по-немецки и тоже отказался взять ее. Мужчина, потом выяснилось — норвежский консул, совсем растерялся, как-то нелепо повертел монетой в воздухе, посмотрел на нас, сунул ее в карман, приподнял котелок и извинился.

Вспоминая этот случай, мы долго потом шутили по этому поводу, но наш внешний вид, вероятно, был таков, что не дать на чай было просто неприлично.

Снова пришел буксир и потащил нас в Соломбалу, где у стенки стоял «Соловей Будимирович». Мы пришвартовались к его борту.

Мы впервые увидели корабль, на котором должны были отправиться в далекое полярное плавание. Он показался огромным, тяжелым, загруженным множеством механизмов, лебедками, стрелами, блоками, вьюшками. С помощью разных приспособлений баржу быстро разгрузили. Большую часть имущества пришлось сложить на палубе, так как еще не закончились столярные и малярные работы, связанные с некоторым переоборудованием помещений «Соловья Будимировича» для целей научной экспедиции.

Расставались мы с баржей с некоторым сожалением — на ней впервые познакомились с красавицей Двиной, с нежными красками белых ночей.

Мы переселились на корабль и начали готовиться к экспедиции. Ночами несли вахту на палубе, охраняя сваленный на ней груз. Я всегда старался устроиться так, чтобы оказаться с Володей Голицыным. Погода стояла теплая, летняя, тихая.

Первое время корабельная жизнь не была налажена. В частности, не было повара, члены команды получали продукты сухим пайком и питались по домам. Сотрудники экспедиции готовили на камбузе по очереди. В прибывшем с нами грузе, кроме какао и сгущенного молока, в изобилии были сушеная картошка, по виду похожая на срезанные мозоли, и овощи.

Настала моя очередь дежурить на камбузе. Должен признаться, что в те годы я совершенно не умел готовить. Насыпал я в ведро этих самых «мозолей» и овощей и поставил на огонь. Варил, варил — и мое варево полезло из ведра. Отложил в другое ведро и стал варить дальше. Картошка снаружи как будто сварилась, но внутри оставалась твердой. В результате моих стараний получилось отвратительное на вид, совершенно несъедобное месиво, которое я и подал к столу. Здорово мне тогда влетело за такую стряпню не только от голодных и возмущенных товарищей, но и от начальства. А если по справедливости, то в чем же я виноват — ведь я не умел готовить, а сушеные овощи вообще видел впервые.

Но нет худа без добра — больше меня никогда не заставляли дежурить на камбузе!

Закончены ремонтные работы на корабле и приспособление помещений для экспедиции. Настало время груде имущества, возвышающейся на палубе, найти свое место в трюме, кладовых и всевозможных помещениях корабля. И все надо было разместить так, чтобы в случае необходимости сразу найти любую вещь. Кропотливая и нудная была эта работа, и в ней

принимали участие все, без различия возраста и положения.

Большинство из нас на океанском корабле впервые, особенно молодежь. Но как раз мы-то и чувствуем себя уже настоящими моряками, хоть на судне живем всего месяц, да и то в порту. Уже полностью освоили морскую терминологию: для нас нет окон, а только иллюминаторы, нет веревок, а только концы и даже в каком-нибудь доме на третий этаж мы поднимаемся по трапу, а не по лестнице.

Но нужно сказать, что своеобразная обстановка на корабле, специфический распорядок и дисциплина действительно заставили нас быстро воспринять и техническую терминологию, и корабельные навыки. Мы стали заправскими гребцами и зачастую подвозили издалека грузы на шлюпках.

Мы уже полюбили корабль, считаем его своим домом и с большого расстояния находим его среди других судов по характерному силуэту. Правда, у него была одна особенность. Стоило какой-либо груз, даже не очень большого веса, сложить у одного борта, как судно получало крен. Захочешь его выровнять, переложишь лишний груз к другому борту — и корабль валится на другую сторону. Механики выравнивали обычно дифферент путем перекачки балластной воды из одних цистерн в другие. Но и этой мерой сохранить устойчивое вертикальное положение судна было очень трудно. Такая особенность нашего плавучего жилища, хотя и создавала некоторые бытовые неудобства, служила пищей для всевозможных шуток и острот. Многие, приходя обедать в кают-компанию, вынимали из кармана какую-нибудь деревянную чурочку, подкладывали под тарелку, чтобы суп не выливался на стол. Укладываясь спать, мы, сообразуясь с креном, клали подушку так, чтобы ноги были ниже головы. Но

вот ночью просыпаешься от какого-то неудобства — оказывается, ноги уже выше головы. Быстро изменишь положение, а через некоторое время вахтенный машинист подпитает котел, взяв воду из цистерны, и судно снова сваливается в другую сторону. Снова просыпаешься и опять перемещаешься вместе с подушкой, и так не один раз за ночь. Вот тогда-то я и установил, что плохо спится, когда ноги выше головы!

«Соловей Будимирович» на рейде в Северной Двине, как всегда с креном.

Кренолюбие нашего корабля позволяло нам находить его с очень большого расстояния. Вдали виден только лес прямых мачт, и если среди них обнаружишь

наклонные, значит, там и находится «Соловей Будимирович».

Здесь я хочу вернуться немного назад, к моей первой встрече с этим кораблем. Я поднялся по штормтрапу, ступил на палубу «Соловья Будимировича» и сделал последний шаг к морю.

Ознакомившись с кораблем и его палубными устройствами, я понял, что поставить аэроплан некуда. В то время их изготовляли из дерева и ткани — перкаля, — пропитанной олифой. Крылья не отделялись от фюзеляжа, значит, аппарат надо было устанавливать на палубе целиком.

Я доложил об этом И. И. Месяцеву. Жалко было отказываться от самолета, аэросъемки западного берега Новой Земли и воздушной ледовой разведки. Какое-то время я боялся, что командование Военно-Воздушного флота, узнав об этом, отзовет меня. К счастью, опасения оказались напрасными — откомандировав в Полярную экспедицию, обо мне вспомнили только через семь лет, когда я уже успел окончить университет и получить морскую специальность.

На корабле я впервые увидел радиостанцию. Просторная каюта, заполненная массой незнакомых приборов, произвела на меня большое впечатление. Радист только что получил последнее достижение тогдашней радиотехники — ламповый усилитель к детекторному приемнику. Пребывая в радостном настроении, он подробно рассказал мне о работе своей станции. Сознаюсь, я тогда почти ничего не понял.

Пока мы стояли в Соломбале, пришло распоряжение о переименовании нашего корабля. Ему присвоили имя лейтенанта Малыгина, участника Великой северной экспедиции второй половины XVIII века, погибшего на побережье Сибири.

И хотя корабль теперь назывался именем весьма достойного человека, вошедшего в историю русских

северных экспедиций, я очень сожалел об утрате поэтического былинного названия «Соловей Будимирович».

Каждый день на «Малыгин» приходят посетители, осматривают лаборатории (с современной точки зрения, примитивные), расспрашивают о целях и маршруте экспедиции и очень многие предлагают свои услуги.

Стоянка затягивалась — мы ждали уголь из Англии. Только 8 августа к борту «Малыгина» пришвартовался, угольщик «Джюра». Это было первое иностранное судно, пришедшее в порт после установления в Архангельске Советской власти. Английские моряки с любопытством смотрели на советских людей.

Приняв на борт 900 тонн угля, навели чистоту и блеск на ледоколе, помылись в бане и, покинув место длительной прописки у соломбальской стенки, перешли к центру Архангельска; якорь отдали на рейде против Соборной пристани.

Последнее оборудование для экспедиции продолжало поступать, с берега его перевозили на шлюпках. С подводою каких-то легких ящиков, тюков с делью для планктонных сеток подъехал к пристани доцент Московского университета В. А. Яшнов. Уложив в шлюпку весь свой груз, Яшнов собрался отвалить от пристани. В это время из кузницы приехал Володя Голицын с железными драгами и рамами для тралов Сигсби.

— Давайте сюда драги и трал, — крикнул Володе стоявший в шлюпке Яшнов.

— Да ведь они тяжелые, Владимир Андреевич, а вы хотите положить их поверх легкого груза, — возразил Володя, — опрокинемся.

— Ничего, давайте. Судно рядом, я один догребу. Не нужно будет гонять лишний раз шлюпку, — настаивал Яшнов.

Неудобно было Володе возражать старшему, он подал драги и трал, и Владимир Андреевич положил их сверху.

Едва шлюпка отошла от пристани, как опрокинулась на виду у всех стоявших на палубе «Малыгина».

Ящики и тюки благополучно подобрали, драги и трал вытащили кошкой. Искупался лишь Яшнов, но это было жарким летним днем, доставило всем развлечение и дало повод для шуток. А вечером в кают-компании Володя прокомментировал событие карикатурой. Так неожиданно для всех у Володи проявился талант карикатуриста.

С этого рисунка Володя стал вести дневник всех интересных происшествий, случавшихся в экспедиции. Наблюдательность и юмор давали ему обильную пищу. Появилась масса талантливых карикатур, вызывавших смех даже у мрачных пессимистов.

Потом во время плавания Володя оформил в том же карикатурном стиле красочную обложку для своего журнала и довольно двусмысленно назвал его «БЛЭ-ВОО».

По установившейся с давних пор традиции корабли всегда уходят в дальнее плавание, а тем более в полярную экспедицию от Соборной пристани.

Снялся с якоря на рейде и пошел к этой пристани и «Малыгин». Но при подходе машина почему-то не отработала назад и корабль, продолжая двигаться по инерции, врезался носом в пристань. Я так и обмер: опять ремонт, опять задержка неизвестно на какой срок, а там уже поздно будет выходить в море. И прощай мечты об Арктике!

Как только пришвартовались, я чуть ли не первым побежал смотреть и пристань и нос корабля. Толстое бревно привального бруса, опоясанное железной шиной, разрезало как ножом. Рассекши брус, корабль врезался в гранитную кладку пристани и разворотил ее. Увидев все

это, я бросился к носу, со страхом ожидая увидеть вмятины или пробоины. Но к великой радости, никаких повреждений не было — на стальном форштевне поцарапалась только краска. Крепким был нос «Малыгина»!

С пристани в машинное отделение быстро спустились три молодых человека, чтобы расследовать причины происшествия. Это снова угрожало задержкой. На выручку вахтенных в машинное отделение прошли старший механик Рихард Петрович и начальник экспедиции Иван Илларионович. Расследование заняло мало времени.

Капитан л/п «Малыгин» Степан Михайлович Карамышев.

Соборная пристань постепенно заполнялась народом, пришли провожавшие нас в плавание. Родственники членов команды, представители губисполкома, губкома РКП(б) и просто публика, желавшая посмотреть наш отход. Для Архангельска это было большим событием, ведь со времени экспедиции

лейтенанта Седова «Малыгин» явился первым кораблем, на котором экспедиция отправлялась в те же далекие края. Быть может, в толпе, стоявшей на пристани, находился кто-либо из тех, кто в свое время вот так же провожал «Св. Фоку».

Возник митинг. С приветствием и добрыми пожеланиями выступили секретарь губкома, председатель губисполкома, представители архангельских учреждений.

Наконец все формальности закончены. Свежий ветер треплет отходной флаг. Густым басом зазвучал протяжный гудок «Малыгина». Как трепетало мое сердце! Впервые в моей жизни я слышал отходной гудок корабля, стоя на его палубе.

Множество раз, потом уходя в далекие плавания, я испытывал душевный трепет перед неизведанным будущим. Такое же чувство возникает и сейчас, когда поднимается на мачте лоцманский флаг и раздается прощальный гудок; с годами оно не теряет своей остроты, хотя теперь я могу только провожать уходящие в море корабли.

Второй гудок, третий, объятия, поцелуи — заработала машина, и пространство воды отделило нас от земли.

С пристани машут платками, белыми фуражками, а «Малыгин» медленно разворачивается и дает последний длительный гудок, Все стоящие поблизости пароходы приветствуют нас гудками, а номерной ледокол салютует из трехдюймовой пушки.

Общение с Большой землей оборвалось надолго.

Так 11 августа 1921 года торжественно началось плавание первой Полярной экспедиции Плавучего морского научного института.

Миновали Соломбалу, вошли в протоку Маймаксу с многочисленными лесными биржами по ее правому берегу. В последующие годы множество раз случалось

мне проходить Маймаксой, отправляясь в море или возвращаясь из плавания. Тогда у всех причалов стояли лесовозы под флагами многих стран. Гремели лебедки, взвивались в воздух штабеля досок. Было шумно, оживленно. А в 1921 году причалы были свободны не только от иностранцев, но и наши пароходы встречались редко.

Воспользовавшись однообразием пути до Белого моря, я вкратце расскажу о задачах и снаряжении экспедиции.

Для руководства деятельностью вновь созданного Плавучего морского научного института с его сложными и многосторонними задачами был сформирован специальный организационный комитет. Активное участие в его работе принимали А. И. Россолимо, И. И. Месяцев, Л. А. Зенкевич, А. А. Шорыгин, В. В. Алпатов, С. А. Зернов, Н. Н. Зубов, В. К. Солдатов. В. А. Яшнов и другие. Председателем оргкомитета был А. И. Россолимо, начальником Полярном экспедиции на «Малыгине» И. И. Месяцев, его заместителем Л. А. Зенкевич, ученым секретарем В. А. Яшнов.

Участники первой советской арктической экспедиции на л/п «Малыгин»

Комитет разрабатывал план первой экспедиции института, пользуясь консультацией и письменными докладами таких знатоков северных морей, как профессора Н. М. Книпович, К. М. Дерюгин, Б. М. Житков, Г. А. Клюге, И. А. Кулик. Кроме того, были использованы материалы специального заседания Полярной комиссии при Академии наук под председательством Ю. М. Шокальского. Участники этого научного совещания пришли к выводу, что экспедиции Плавморнина целесообразнее выполнять в Баренцевом море исследовательские разрезы по меридианам, а не по

традиционному треугольнику, в свое время предложенному Международным советом по изучению морей.

В результате обмена мнениями комитет разработал следующий план экспедиции на «Малыгине». Из Горла Белого моря пройти на восток до 47-го меридиана, подняться по нему к северу до кромки полярных льдов, повернуть к востоку и, обогнув Новую Землю, пересечь Карское море по линии мыс Желания — остров Диксон. Далее зайти в Енисейский залив, соединиться с караваном разнотипных кораблей Сибирской хлебной экспедиции и сопровождать его до Архангельска.

К сожалению, действительность, а вернее «неизбежные в море обстоятельства», коренным образом изменила этот план, значительно сократив время, запланированное для исследовательских работ.

Первое же комплексное плавание показало полную несовместимость планомерных исследовательских работ с хозяйственными задачами. Всем нам стало ясно, что без собственного специального исследовательского корабля Плавморнин не может решать серьезные задачи.

Следует рассказать и о научном снаряжении экспедиции. В то время оно было очень бедным, отечественная промышленность океанографических приборов не изготовляла, а получить что-либо из-за границы не представлялось возможным. Большинство приборов участники экспедиции доставали сами. Так, например, для гидрологических наблюдений А. И. Россолимо из Сельскохозяйственной академии и института ВОДГЕО достал во временное пользование шесть батометров, и все разных систем: Рутнера, Экмана и др., которые можно навешивать только на конец троса, но ни одного серийного. На каждый горизонт приходилось опускать в море лишь один батометр, что затрудняло работы и сильно растягивало время

наблюдений на станциях. Трубка Бахмана для взятия образцов грунта имелась только одна, как и опрокидывающийся термометр Рихтера без атташе. В единственном экземпляре была у нас вертушка Экмана для наблюдений течений. Ручных вьюшек Томсона было четыре, но к ним только один блок-счетчик.

Я не буду утверждать, что биологические работы оказались лучше обеспеченными, потому что научные работники Плавморнина были в основном биологи. Нет, это скорее объясняется тем, что тралы, драги, овальные и четырехугольные, разных размеров, можно было изготовить в кузнице, сети связать и планктонные Сетки сшить из мельничного газа.

Хорошо были обеспечены и метеорологические наблюдения, так как метеорологи Н. А. Здановский из Сельскохозяйственной академии и А. В. Шипчинский из Гидрографии ВМФ могли захватить в экспедицию необходимые приборы из своих учреждений.

В достаточном количестве имелись в экспедиции фотоаппараты и фотопринадлежности: мне удалось все это получить с помощью Военно-Воздушного флота.

Арсенал экспедиции состоял из 30 нарезных и гладкоствольных ружей с боеприпасами.

Большинство биологов, принимавших участие в экспедиции, были работниками кабинетными, университетскими. Они не совсем представляли себе условия работы в море и поэтому позаботились о микроскопах. На корабль их привезли 10 штук. Такое количество оказалось совершенно ненужным.

Продовольствие экспедиция получила по нормам, действовавшим в то время для районов выше 70° с. ш. Однако годичного неприкосновенного запаса, полагающегося для полярных экспедиций, на корабле не было. Каковы были нормы, я теперь не помню, но кислой капусты, соленых огурцов, компотов, фруктов, экстрактов и других витаминосодержащих продуктов,

необходимых в полярных широтах, у нас не имелось. Почти совсем отсутствовало свежее мясо и мясные консервы. Норма сахара и жиров была ограниченной. Не испытывали мы недостатка в белой и ржаной муке, пшене, а также в соленой треске и солонине. В изобилии имелось американское сгущенное молоко и какао.

С трудом привыкали мы к своеобразному вкусу и запаху трески выдержанного засола. Правда, некоторые так и не привыкли к ней. Солонина тоже не отличалась высокими вкусовыми качествами. Но если судить по тем временам, питание наше было вполне удовлетворительным. Вот только в свежих продуктах и витаминах (тогда мы не совсем ясно себе представляли, что это за штука — витамины) мы испытывали недостаток.

С обмундированием в экспедиции дело обстояло хуже. Получить теплую одежду, несмотря на все попытки комитета, не удалось. Из-за этого обстоятельства экспедиция иногда попадала в весьма тяжелое положение, особенно при работе во льдах Карского моря. Приходилось действовать с оглядкой, избегая малейшего риска, чтобы не застрять на зиму во льдах, как случилось с «Соловьем Будимировичем» за год перед тем в том же Карском море.

К сожалению, такое положение с теплым обмундированием сохранилось и в последующие годы, даже когда «Персей» ходил в очень отдаленные районы: в Карское море, к Земле Франца-Иосифа и к северным берегам Шпицбергена.

Но вот прошли Маймаксу, впереди показалось море, и машина прибавила обороты.

Насколько мне помнится, на баре Северной Двины тогда не стоял еще на якоре ярко-оранжевый плавучий маяк СД. Миновав бар, мы вышли из Двинского залива в Белое море.

День был солнечный. Западный ветер развел порядочную волну. Прибой разбивался у высокого обрывистого Зимнего берега. Особенно живописен берег в районе Зимнегорского маяка.

Много плохого слышал я о крутой и короткой зеленой беломорской волне, но перегруженный «Малыгин» держался на ней очень спокойно.

В первые дни плавания мы привыкали к легкой качке, к кораблю и к распорядку жизни на нем. Подготовили все механизмы, приборы и сделали благополучно первую пробную станцию в Горле Белого моря, ничего не утопив при этом.

На пути к разрезу по 47-му меридиану у мыса Канин Нос взяли вторую станцию, чтобы «набить руку» перед началом основных работ, и тоже ничего не утопили. И наконец 13 августа, выйдя на 47-й меридиан, начали разрез, предусмотренный планом экспедиции.

Сколько новых впечатлений дали эти станции, как много интересного материала они принесли! На корабле царило оживление, погода была солнечной, а море чудесно голубым, как в Италии. Но радостное настроение длилось недолго. К вечеру 15 августа начал разыгрываться шторм. На другое утро только удалось выполнить одну станцию, всего седьмую на разрезе, как волны стали перекатываться через палубу. Опыта у нас еще не было, и мы, чтобы не рисковать весьма немногочисленными гидрологическими приборами (к тому же чужими), вынуждены были прервать разрез.

Это был первый шторм, перенесенный мною на море. Огромные волны с пенящимися гребнями закатывались на палубу. Тяжелый нос корабля то зарывался в волну, то высоко взлетал, и вода каскадами скатывалась с полубака. Волны гуляли по бортовым проходам, ветер выл в снастях, а при стремительных размахах корабля переходил в визг. Водяная пыль неслась высоко над

морем, сплошной серой пеленой закрывая его поверхность.

Вот что записано в моем дневнике в этот день. «Ночью вдруг просыпаюсь от страшного звона и грохота. Качает так, что почти встаешь в постели, потом ноги взлетают кверху. Вечером после чая кружки и чайники, оставленные на столе, полетели и катались от одной стенки кают-компании к другой, что и вызвало такой грохот. Через некоторое время сильная волна открыла дверь в мою фотолабораторию и оттуда в коридор выскочил ящик с фотопринадлежностями, а за ним несколько ванночек. Пришлось вставать и водворять все на место. Принайтовленные на палубе цинковые ящики для зоологических материалов волна сплющила в лепешку.»

Первый шторм запечатлелся в моей памяти как красивое, но грозное и захватывающее зрелище. Позже мне пришлось много раз попадать в жестокие штормы, много раз смотреть в глаза страшной опасности, но воспоминания о первом шторме остались, пожалуй, самыми яркими, а между тем шторм тот был непродолжительным. Следует, однако, отметить, что «Малыгин» имел прескверней шую резкую и стремительную качку, очень мешавшую работам.

В первом плавании почти всех сотрудников экспедиции, еще непривычных к морю, укачало.

Прекратив работы на разрезе, мы решили укрыться в бухте Новой Земли. На борту находилась гидрометеоролог Русинова, которую мы взяли в Архангельске, чтобы доставить На зимовку в Малые Кармакулы. С этой целью направились в Малые Кармакулы, но из-за большой волны, хлеставшей в борт, а главное из-за тумана, густой пеленой закрывавшего берега, войти в бухту не удалось. Тогда решили переждать шторм в Крестовой губе, где находилось самое северное становище Ольгинское с

метеорологической станцией, устроенной в 1912 году Первой русской полярной экспедицией старшего лейтенанта Г. Я. Седова.

С утра 17 августа сквозь туман стали просматриваться очертания берега, а по мере приближения открылся великолепный пейзаж — дикие скалы горной страны, отчасти покрытые снегом, с ледниками, сползающими в море.

С душевным трепетом смотрел я на панораму, развертывающуюся по мере продвижения корабля в глубь губы. Вот она Новая Земля, далекая Крестовая губа, овеянная романтикой природы полярного острова. Здесь побывали Седов, Визе, Пинегин, жил Тыко Вылка. Все это мне хорошо знакомо по литературе об Арктике. Скоро ступлю на эту пустынную землю и я. Может быть, мне все это кажется?

Но спущена на воду шлюпка. Сотрудники биологического, геологического, гидрографического и метеорологического отрядов отправляются на берег. Как фотограф экспедиции я — непременный участник всяких высадок и походов, очевидец самых интересных происшествий. Это моя обязанность, и весьма приятная.

Вооружившись фотоаппаратом, с автоматом «браунинг» за спиной, я ступаю на Новую Землю. Под ногами новоземельская почва, тундровая растительность. В эти дни вся флора Северного острова была в цвету.

Набиваю карманы всякими камнями. Это сувениры для моего отца. Он художник, но большой любитель геологии. Отовсюду, где бываю, я должен привозить ему образцы горных пород.

Становище Ольгинское расположено в глубине Крестовой губы, оно совсем маленькое: 2 дома, часовенка и склад. В домах живут две семьи ненцев и несколько русских промышленников. Ненцев, коренных обитателей Новой Земли, тогда еще называли

самоедами. Жили они преимущественно в чумах из оленьих шкур. Их экзотическая одежда еще не была снивелирована вездесущими серыми ватниками и штанами. Одевались они в оленьи малицы мехом наружу, зимой под малицей носили совик из длинношерстного оленьего меха. Обувались в пимы из камуса, а под них натягивали лепты — чулки из теплого оленьего меха. У женщин и грудь малицы, и перед пимов до колена украшали узоры из оленьей шкуры разных цветов и ярких суконных лоскутков, составлявших красивый национальный орнамент.

Высадившись на берег, мы всей группой, человек в 15, направились к становищу, но очень смутились, когда с неистовым лаем нас встретили десятка три собак. В нерешительности остановились на скале, надеясь, что кто-нибудь выйдет из домов и отзовет эту свирепую свору. Но никто не показывался. Тогда, набравшись храбрости и построившись в каре, мы благополучно добрались до жилья. Взрослых в избе не было, но в каждом углу на оленьих шкурах спали дети вперемешку с собаками.

С зоологом А. А. Шорыгиным решили мы отправиться в горы. Поднялись на одну из вершин, с которой открывался чудесный вид на Крестовую губу, дальние горы на востоке, и дождались восхода солнца, уходившего в это время года за горизонт всего на 2-3 часа. На обратном пути, переправляясь через горную речку, Шорыгин поскользнулся на мокром камне и упал в воду. Усталые и голодные вернулись мы в становище. Решили вскипятить чай, поесть и заночевать у костра. Заходить в дом, несмотря на радушное приглашение хозяев, не хотелось. Но на открытом воздухе долго не задержались — дул холодный ветер. Через какие-нибудь полчаса все так промерзли, особенно промокший Шорыгин, что отважились пойти в дом. Притащили с

вельбота паруса, разостлали на полу, собак выгнали и прекрасно выспались.

В значительном отдалении от становища на берегу речушки стоял чум. Мы, несколько человек, отправились навестить семью местного кочующего аборигена и посмотреть оленей. Встретив одного из обитателей чума и желая завязать знакомство, я достал махорку и предложил ему. Он отрицательно мотнул головой, сказал: «Не», и полез под малицу. Из какого-то внутреннего кармана достал круглую жестянку с английскими сигаретами и угостил меня. Был я посрамлен.

Пригласили нас в гости, и я впервые увидел устройство чума, его внутреннее убранство.

В летнем чуме, обтянутом оленьими шкурами в один слой, настлан дощатый пол. Посередине чума пола нет, тут разводят костер. Над костром перекладина, укрепленная на двух стойках. На перекладине есть специальные крючки, позволяющие развешивать посуду на разной высоте над огнем. Вдоль стен навалены оленьи и нерпичьи шкуры — на них сидят и спят. Собак в чум не пускают. В большие морозы они ютятся между наружной и внутренней стенкой чума, сшитой из длинношерстного меха. В чуме было чище, чем в доме у оседлых промышленников в Ольгинском.

У одной стенки чума стояло нечто вроде низенького комода с чашками и прочей посудой. Одежда, ружья, котелки и иной хозяйственный скарб висят по стенкам чума на жердях, составляющих его каркас. Увидел я несколько низеньких скамеечек и подумал, что они предназначены для сиденья. К счастью, не успел усесться; оказалось, что это маленькие персональные столики. Человек садится на пол, поджав ноги кренделем, и ставит перед собой такой столик с чашками и мисками. Это удобно.

В чуме я заметил жестянки с чаем, табаком, а также ножи, посуду, ружья явно заграничного происхождения. Ароматный дым английского табака целым облаком плыл кверху, курили все, не выпуская трубок изо рта, даже дети. Этот заграничный аромат заглушал сильный и специфический запах звериных шкур, выделанных местным способом, малиц, одежды, а может быть, и немытых тел обитателей чума.

Бегло осмотрев чум, я понял, что сведения о проникновении норвежцев и англичан на Новую Землю верны. Они привозят ненцам продовольствие и товары в обмен на продукты их промысла. Появление на Новой Земле советского флага было своевременным.

Гостеприимные обитатели чума угостили нас олениной и чаем. Вырезав из оленьей туши большой кусок мяса и сала, хозяйка накрошила все это и бросила в чугунный котел, подбавив совсем немного воды. Блюдо оказалось необычайно вкусным, но какая-то никчемная брезгливость помешала мне насытиться им. Как я потом

жалел об этом, тем более что имел возможность убедиться в чистоплотности хозяйки! Подавая «к столу» чашки и заметив, что внутри они не совсем чисты, она каждую старательно протерла подолом своей малицы. С моей точки зрения, это было излишней щепетильностью. После этого я все равно не мог пить чай, несмотря на поданные к нему сахар, конфеты и галеты.

После «званого обеда» заходили мы на метеостанцию, устроенную экспедицией Г. Я. Седова. Она оказалась в заброшенном состоянии. Узнав, что колонист Овчинников знаком с производством метеорологических наблюдений и согласен их вести, корабельные метеорологи оставили ему необходимые приборы. Зимние метеорологические данные для Крестовой губы представляли тогда очень большой интерес.

В. А. Ватагин. Губа Крестовая на Новой Земле. 1921 г.

В. А. Ватагин. Губа Крестовая на Новой Земле. 1921 г.

Август в этих широтах — еще время светлое, и я провел здесь больше суток, бродя, по берегу, поднимался в горы в надежде подстрелить какую-нибудь дичь. Увидев какую-то большую птицу, я сшиб ее выстрелом. Она упала в море совсем рядом с берегом. Я вошел в воду и попытался дотянуться до птицы ружьем, чтобы не зачерпнуть воды в сапоги, и не мог. Но как было упустить свой первый полярный трофей, когда только еще шаг и он будет у тебя в руках. Я сделал шаг,

еще один — птица действительно у меня в руках, а я по пояс в воде, очень холодной. Я выскочил, как ошпаренный, и побежал по берегу ближе к тому месту, где на траверзе стоял на якоре «Малыгин». На ветру было холодно, я стал кричать, махать руками, стрелять из ружья, стараясь привлечь внимание. Но судно было довольно далеко, ветер относил звуки, никто меня не заметил.

Я уже стал замерзать, когда невдалеке от места «удачной охоты» увидел небольшой домик, сложенный из древесных материалов, выброшенных морем.

В домике на столе лежал черный хлеб, сырой голец и баночка с солью. Хотя хлеб был черствый, но кусочек слегка присоленного нежного и розового гольца оказался очень вкусным. Так впервые мне пришлось закусить сырой рыбой, по-самоедски.

В домике я не нашел спичек (мои раскисли в кармане брюк), и мне не удалось развести огонь и погреться. Снова я побежал по берегу, крича и размахивая руками.

Наконец с корабля заметили мое странное поведение и выслали шлюпку.

Какое же испытал я удовольствие, попав в свою каюту, где мог скинуть мокрую одежду и согреться! Я очень сильно промерз на берегу, но все обошлось без последствий, не было даже насморка. Вот что значит чистый северный воздух!

В Крестовой губе сотрудники экспедиции собрали зоологические, ботанические и геологические материалы. Гидрографы Ф. С. Салов и П. К. Божич определили астрономический пункт, измерили склонение магнитной стрелки, не проверявшееся со времен экспедиции Седова. Кроме того, были сделаны некоторые исправления карты Крестовой губы.

Здесь мы высадили на берег гидрометеоролога Русинову со всем ее имуществом. Отсюда в Малые Кармакулы ее должно было доставить

гидрографическое судно «Купава», о чем мы договорились по радио.

19 августа ветер стих и «Малыгин» вышел из Крестовой губы.

Я покидал губу с сожалением. Что-то необычайно притягательное таят в себе пустынные и суровые полярные острова. Не даром говорят, что кто раз побывал на Севере, того всегда будет туда тянуть. Этот зов Севера я с особой остротой чувствовал всю свою жизнь.

Из Крестовой губы «Малыгин» продолжил путь на север, выполняя наблюдения на станциях. Утром 21 августа резко понизилась температура поверхности моря. А в полдень с мостика заметили какое-то темное пятно на горизонте. И только подойдя ближе, увидели, что это высоченная льдина зеленовато-голубого цвета. Чуть покачиваясь, медленно двигалась она к югу. Вслед за ней вскоре появились и небольшие, причудливо обточенные волной льдины, прозрачные, как кружево. Это была наша первая встреча с посланцами приполярных областей. Весь экипаж высыпал на палубу любоваться невиданным зрелищем, а я без устали щелкал фотоаппаратами. Часа через три на горизонте стала видна кромка сплошного льда, как серебро сверкающая на солнце.

В этот день наша экспедиция поднялась до самой северной точки, 77°36′ с. ш. и 63°18′ в. д. Лед достигал сплоченности более 7 баллов. Попытка обойти кромку с юго-востока и добраться к северной оконечности Новой Земли не удалась. Мы уже видели очертания скалистого мыса Желания и снежных вершин, как пришлось убедиться, что большие массы льда дрейфуют к югу под влиянием ветров северных румбов. Тяжелые наторошенные льды прижались к северным берегам Новой Земли и закрыли проход в Карское море. Пробиваться через них стоило бы больших усилий. Кроме того, из-за дальности расстояния радиосвязь с материком была прервана уже несколько дней и мы не знали, какую ледовую обстановку можно ожидать восточнее Ивовой Земли, если удалось бы туда пробиться. Выжидать, когда улучшится ледовая обстановка, мы тоже не имели возможности: к 1

сентября «Малыгин» должен быть у острова Диксон и соединиться с караваном судов Сибирской хлебной экспедиции.

С сожалением смотрел я на еле заметные очертания гор Северного острова. Желание достигнуть мыса Желания было очень велико.

Смотрел и Месяцев.

— Будь у нас аэроплан, стала бы ясна ледовая обстановка и, быть может, побывали бы мы на мысе Желания и в северной части Карского моря, — обратился он ко мне.

Не без досады и горечи я ответил ему:

— А вы дали бы мне место на палубе, тогда был бы у нас и аэроплан.

Месяцев промолчал, сказать ему было нечего.

23 августа стоял чудесный ясный безветренный день. Спокойное темно-синее море замыкали на востоке терявшиеся в дымке гористые берега Новой Земли и сверкающие на солнце снега. И не верилось, что только вчера мы были среди полярных льдов.

Возвращаясь к югу, экспедиция не имела времени снова выйти на 47-й меридиан. Наш обратный путь к острову Вилькицкого в Карском море становился почти в пять раз длиннее, чем намеченный ранее, т. е. вокруг мыса Желания. Приходилось торопиться и лишь попутно делать станции в мелководной континентальной зоне вдоль берега Новой Земли.

На широте полуострова Гусиная Земля радиосвязь с материком восстановилась и мы получили сведения, что Карское море в районе острова Белого забито тяжелыми льдами сплоченностью 5-8 баллов.

Это была опасная ледовая обстановка для возвращавшихся с Енисея пароходов Сибирской хлебной экспедиции.

В большинстве они были очень старенькими, со слабыми корпусами, совершенно непригодными для

плавания даже в легких льдах.

«Малыгин» очень торопился на выручку. Кочегары держали пар на пределе, машина вертелась на самых полных оборотах. Вибрировал даже массивный стальной корпус ледокола, а из жерла широкой дымовой трубы иногда показывался огонь. По-видимому, английский уголь был длиннопламенного сорта.

В Карское море вошли мы через пролив Карские Ворота. Ни о каких планомерных исследованиях не могло быть и речи, и на пути к острову Белому мы сделали только несколько очень сокращенных станций.

В. М. Голицын. «Соловей Будимирович» во льдах Карского моря. 1921 г.

В. М. Голицын. «Соловей Будимирович» во льдах Карского моря. 1921 г.

По всей вероятности, сильные ветры северных румбов нагнали льды и в Карское море, закрыв подход к острову Белому и Енисейскому заливу. Радиостанция Югорский Шар сообщила нам, что еще 3-4 дня назад и Карские Ворота и даже вся южная часть Карского моря тоже были забиты льдом.

В час ночи 28 августа на горизонте появилась светлая полоса. Одни предполагали, что это отблеск луны на воде, другие — лед. Худшие предположения сбылись — часа через два «Малыгин» уже подходил к кромке льда средней сплоченности, а к утру оказался в тяжелых торосистых многолетних льдах. Измерили высоту одного из торосов, она достигала 5,5 метра.

В. А. Ватагин. Тяжелые льды Карского моря. 1921 г.

В. А. Ватагин. Тяжелые льды Карского моря. 1921 г.

Вот страничка из моего дневника за 29-30 августа: «Великолепный солнечный день. Льды стали очень крупными, не всегда удается их расколоть, приходится лавировать. Иногда встречаются огромные ледяные поля с нагроможденными торосами, ярко-голубыми в изломах. Корабль с усилием форсирует лед. Иногда он взбирается на льдину чуть ли не до половины корпуса и только тогда она разламывается. В образовавшуюся трещину с шумом выскакивают снизу огромные куски прозрачного льда, отколотые, должно быть, от

подводной части ледяного поля. Вокруг стоит своеобразный звенящий шум. От ударов о большие ледяные поля корабль сотрясает так, что иногда трудно устоять на ногах. К вечеру стало очень холодно. Полыньи затягиваются, маленькие льдины смерзаются. 30 августа подошли к ледяной кромке, пробиться не удается».

На следующий день «Малыгина» зажали сплошные мощные торосистые льды, по которым можно было свободно ходить и удаляться на значительное расстояние от корабля. Погода стояла почти безоблачная, с легким морозцем.

После постоянного шума машины, глухих ударов корабля о лед, всяких других привычных звуков, вызываемых вибрацией корабля, наступила полная тишина. 1 сентября около 16 часов неожиданно раздался резкий удар, всполошивший всех. Оказалось, что большое ледяное, поле уперлось в перо руля и цепь штуртроса лопнула со звуком, прогремевшим в тишине, как пушечный выстрел.

По вантам я поднялся в наблюдательскую бочку и огляделся. Кругом до горизонта сверкала на солнце ледяная пустыня. Кое-где были видны вздыбленные нагромождения высоких торосов. Тяжелые сплоченные льды, без заметных разводьев, окружали корабль. По характеру льды были не местного происхождения, их принесло с севера, из Полярного бассейна.

Вот он, полярный мир, о котором я столько читал! Теперь он во всю ширь развернулся передо мной. Взяв фотоаппарат и винтовку, я ушел подальше от корабля, чтобы послушать белое безмолвие. Стояла звенящая тишина, даже не раздавалось шороха подвижек.

Невероятная свершившаяся мечта: я видел и слышал полярное безмолвие! От сознания, что вокруг беспредельные пустынные пространства, я чувствовал себя ничтожной пылинкой, и в душу закрадывались

страх и восторг. Трудно было оставаться наедине с самим собой.

Малыгин» во льдах Карского моря.

Слегка дымивший «Малыгин», его черный корпус, казался здесь чуждым, посторонним в этом белом мире тишины.

Возвращаясь на корабль, я повстречал зоолога А. А. Шорыгина и ботаника Б. К. Флерова. С верхнего мостика они заметили в небольшом разводье нерпу и поспешили сообщить мне об этом.

Метров 50 я прополз на животе к этому разводью, спрятался за льдиной и, выждав, когда зверь покажет

голову, выстрелил. Самое главное, что он не затонул, а плавал у противоположной стороны разводья. Доставать нерпу бросился Шорыгин. По скользкой подводной части льдины он добрался до туши и, вымокнув чуть ли не до пояса, вытащил ее на лед.

Пока Шорыгин героически спасал тюленье мясо, незаметно лед немного подвинулся, разводье расширилось и зоолог оказался отрезанным от нас. Пытаясь переправиться к нам, он по нависшему карнизу льдины пополз на нашу сторону, но тут карниз обломился и он очутился в воде.

К счастью, в походы по льдам я всегда брал с собой багор и длинный конец лотлиня. С их помощью мы с Флеровым вытащили Шорыгина на лед и благополучно добрались до ледокола, притащив с собой и нерпу.

К обеду повар приготовил рагу из тюленины, и, несмотря на некоторый привкус тюльжира, оно показалось не только съедобным, но и вкусным.

А художник В. А. Ватагин, зачищая свою тарелку кусочком хлеба, даже сказал: «Очень вкусно, ничуть не хуже баранины. Я не понимаю, почему на берегу не едят тюленьего мяса. А вы, Вовочка (так называл меня Ватагин из-за моей молодости и так продолжал называть до последней нашей встречи незадолго до его смерти), постарайтесь подстреливать тюленей, ведь это так разнообразит наш стол».

Я убил еще двух тюленей, и мы съели их с неменьшим удовольствием.

Но как меняются вкусы! Через два или три года, в плавании на «Персее», я убил тюленя, но никто не стал его есть — на складе были мясные консервы, а на вантах висели туши говядины.

В последующие 10 дней лед то немного разводило и «Малыгин» хоть на несколько миль мог продвинуться к цели, то снова сжимало. 6-7 сентября тяжелые льды зажали нас, и мы беспомощно дрейфовали вместе с

ними. Было приказано задраить иллюминаторы в корпусе, чтобы, если судно прижмет к стамухе, не зачерпнуть воду. Всерьез высказывались опасения, что придется зазимовать, если льды потащат нас к северу. Штурман достал вахтенный журнал за прошлую зиму, когда «Соловей Будимирович» оказался в таком же положении и ему пришлось зимовать в Карском море. Он читал вслух этот документ в кают-компании, просвещая нас, неопытных полярных мореплавателей. Не помню, для чего он это сделал, то ли чтобы мы использовали опыт предшественников, то ли в целях поднятия нашего духа перед грозящими опасностями.

Должен честно признаться, что мы, молодежь, нисколько не унывали. В кают-компании всегда бывало оживленно, весело, она вообще являлась не только помещением, где обедали и ужинали, а действительно кают-компанией. В кают-компании, занимавшей всю ширину палубной надстройки, стояли три больших длинных стола. Еще во время длительной стоянки в Архангельске, перед выходом в море, обитатели кают-компании разделились на три «класса». К первому относились начальник экспедиции, его зам. Л. А. Зенкевич, профессора А. И. Россолимо, С. А. Зернов, В. К. Солдатов и вообще старшие. Они сидели за столом по левому борту вместе с комсоставом корабля и считались генералами.

За средним столом сидели научные сотрудники помоложе, они именовались адъютантами. За самым длинным правым столом размещалась преимущественно молодежь. Это был стол «оппозиции». Разделение произошло отнюдь не по рангам, потому что в оппозицию входили и более старшие сотрудники, доценты, а в адъютантах ходили и студенты. Объяснялось это какими-то индивидуальными чертами характера, а главное, вот чем. После обеда и ужина на стол ставили большущий чайник с заваренным чаем или

какао на сгущенном молоке. Адъютанты обычно требовали чай, и боевой клич их стола был «чао». Оппозиция же хотела какао, ее клич был «као». После обеда и ужина с обоих столов раздавалось: «чао» и «као», и каждый стол старался перекричать другой и добиться своего. Конечно, «генералы» вели себя с подобающим их рангу достоинством и своего боевого клича не имели.

Потом, чтобы примирить противников, стали подавать два чайника — один с чаем, другой с какао. Мера эта не внесла умиротворения, ибо уже вошло в обычай орать: «као» и «чао». Это вносило большое оживление в нашу в общем-то нелегкую жизнь.

С наступлением осени стало быстро темнеть и кают-компания больше оживилась. У многих, каюты были настолько маленькими, что в них негде было повернуться. Я жил вместе с профессором В. К. Солдатовым. Наша каюта считалась трехместной, койки располагались в ней в три яруса, больше ничего не было, ни стола, ни стула. Я спал на верхней койке, Солдатов на средней, а на нижней лежали чемоданы и одежда. С койки можно было дотянуться рукой до противоположной стенки каюты. А студенты-практиканты жили в таких же каютах по трое. Единственным преимуществом этих крохотных кают был иллюминатор, который можно открыть и напустить свежего воздуха.

Естественно, что «коечники» все свободное время проводили в кают-компании, в оживленных беседах, в «розыгрышах». Здесь Володя Голицын рисовал дневник экспедиции в карикатурах. Вокруг него всегда собирался народ, шутили, смеялись и как бы коллективно участвовали в создании альбома. Здесь же и В. А. Ватагин делал свои записи и дорабатывал карандашные и акварельные наброски, так как он занимал каюту без иллюминатора.

Но продолжим рассказ о нашем беспомощном положении в тяжелых льдах у острова Белого.

Когда образовывались разводья, в них появлялись головы нерп — мечта любителей рагу из свежего мяса. Но стрелять было почти бессмысленно: они тонули, если их немедленно не вытаскивали на лед. Ни байдарки, ни лодки у нас не было. Зоолог А. А. Шо-рыгин, большой любитель что-либо мастерить, предложил построить маленькую легкую лодочку из брезента, чтобы ее можно было быстро переносить до полыньи. Конечно, я с радостью согласился. Требовалось только найти, из чего строить: никаких подходящих материалов, кроме досок, у нас не было. Но кого-то осенила мысль: использовать для шпангоутов березовые обручи с бочки-трещанки, и мы приступили к делу.

Напилили рейки для киля, стрингеров и прочих продольных частей, сбили с бочки обручи, и через день остов был готов. Боцман отпустил парусину, помог ее сшить и обтянуть каркас. Пропитать парусину было нечем. Придумали взять пек, сварить его в машинном масле и этим составом пропитать ее.

И вот лодка готова, правда, несколько странной формы. Она так и просилась в Володин карикатурный журнал. Торжественно спустили мы ее в ближайшее разводье. Она оказалась очень узкой и высокобортной, поэтому на воде лежала боком. Но мы решили все-таки ее испытать. Я опоясался лотлинем (другой конец держал в руках Шорыгин) и сел в лодку. Ничего страшного. Попробовал гребнуть и сразу почувствовал ее верткий нрав. Надо ее загрузить, решил Шорыгин и, передав кому-то конец, осторожно сел ко мне в лодку. Верно, лодка приобрела некоторую устойчивость. Мы торжествовали. Но недолго. Лодка быстро наполнялась водой — сваренная нами смесь не делала парусину

водонепроницаемой. Так и пришлось оставить затею и с лодкой, и с охотой на тюленей.

Много лет потом валялась эта лодочка на складе института, напоминая о нашей неудачной кораблестроительной попытке, о нашей молодости и о днях, проведенных в тяжелых полярных льдах Карского моря.

Наконец после десятидневного ледового плена изменился ветер, льды разредило и мы выбрались в зону мелкобитого льда, а 11 сентября в районе острова Вилькицкого встретились с пароходами Сибирской хлебной экспедиции. И здесь, и вокруг острова Белого ледовая обстановка была еще очень неблагоприятной. Но выжидать, когда она улучшится, казалось очень рискованным.

С помощью «Малыгина», «Сибирякова», «Седова» и других ледокольных пароходов корабли Сибирской экспедиции медленно продвигались на запад, прижимаясь к берегу острова Белого. Сопровождая их, «Малыгин» находился в этом районе более 10 дней. За это время экспедиция имела возможность сделать около 20 станций, но, к сожалению, расположенных бессистемно, в мелководной прибрежной зоне; особого интереса ни для кого, кроме биологов, они не представляли.

В состав каравана входил английский транспорт, зафрахтованный для перевозки сибирского хлеба. «Малыгин» занимал место где-то в середине каравана. С 14 на 15 сентября была чудесная, ясная, почти безветренная ночь. Я стоял на палубе и любовался фантастически разгоревшимся северным сиянием. Оно отличалось большой яркостью, каким-то необычайным переливом лучей, быстро пробегавших по небосводу. Сквозь его мерцающий свет еле виднелись звезды. Море было почти черным, лишь в свете сияния отдельными белыми пятнами как бы светились на его поверхности

плавающие льдины. А впереди нас и сзади, уходя за горизонт, мигали огни кораблей кильватерной колонны.

Мы уже не раз видели полярное сияние, но с такой яркостью оно светилось впервые. И полыхающее небо, и темное море, и длинная гирлянда огней пароходов — все это представляло собой незабываемое зрелище.

Я стал уже замерзать и спустился вниз погреться. Внезапно послышались короткие гудки парохода, ему отзывались другие, и тут заревел «Малыгин», отрывисто и тревожно. Я быстро вернулся на палубу. Все так же торжественно сияло небо, ничего вокруг не изменилось. Почему же тревожно гудят все суда?

Вдруг я увидел, что «Енисей», шедший через два корабля впереди нас, погрузился во тьму, внезапно погасли его огни, он не движется, встал поперек курса и силуэт его как-то странно изменился — почти не видно носа и высоко задралась корма. Он же тонет!

Увидели это, конечно, и на капитанском мостике. Резко звякнул машинный телеграф, и «Малыгин» ринулся к тонущему «Енисею». А в это время «Колгуев» впереди нас выкатился из кильватерного строя и стал поперек курса полным ходом спешившего «Малыгина».

Страшный момент! У меня ослабли колени — еще несколько секунд и наш ледокольный форштевень разрежет пополам слабенький корпус старого «Колгуева». Взревел гудок на «Малыгине», но и на «Колгуеве», заметив опасность, дали ход. Наш рулевой успел отвернуть, и мы прошли в каком-нибудь полкабельтове за его кормой.

Вот в неясном свете северного сияния черная громада «Енисея». Его передняя палуба уже на уровне воды, видно, как он медленно погружается. С корабля успели спустить только одну шлюпку, в которую спрыгнула часть команды; остальные столпились на юте, кричат, машут руками.

В это время «Сибиряков», занимавший место впереди «Колгуева», приближается к корме «Енисея». Резкий удар, скрежет железа (церемониться тут нечего) — и в машину звенит сигнал: «малый вперед», чтобы не оторваться от погружающейся под воду кормы. Полубак «Сибирякова» оказался как раз на уровне задранного юта «Енисея», и люди перепрыгнули через поручни на палубу своего спасителя. Штурманы, матросы были более или менее одеты, кто в шинели, кто в полушубки, а машинная команда в чем стояла вахту, в том и выскочила, в кителях, в комбинезонах. Они до последней минуты выгребали жар из топок котлов.

Мы приблизились к тонущему судну, еще не зная, все ли спасены; корма его начала быстро погружаться и скрылась под водой. Всего от момента соприкосновения «Енисея» со льдиной до его полного погружения прошло менее 12 минут. А сколько за эти минуты пережили даже мы, только свидетели!

Жертв не было. Для экипажа все кончилось благополучно, лишь не стало корабля, до отказа нагруженного 140 тысячами пудов сибирского хлеба! Погибли собака да петух с курами. Живого поросенка и всплывшие вещи подобрала наша шлюпка.

На месте гибели мы задержались до утра. «Енисей» затонул на мелководье — на рассвете стали видны торчащие из воды мачты и верхушка трубы. Я сфотографировал их, моя фотокарточка — это все, что сохранилось от большого парохода.

Кругом было много плавучих льдов, несомненно, они вскоре срезали и мачты, и трубу. Льды не позволили спустить и водолаза, чтобы осмотреть полученные кораблем повреждения.

Еще ночью к нам пришла шлюпка с «Сибирякова», доставившая командный состав «Енисея», который должен был разместиться у нас. Мы обогрели, обсушили и накормили моряков, все имущество которых ушло

вместе с кораблем на дно Карского моря. Людям раздетым выдали одежду, какая нашлась в запасе на «Малыгине».

Капитаном «Енисея» был Н. М. Сахаров, ранее участвовавший в полярной экспедиции старшего лейтенанта Г, Я. Седова, старший штурман «Святого Фоки», а после первой зимовки на Новой Земле — его капитан.

Вечерами в кают-компании мы просили Сахарова рассказать об экспедиции Седова. Но удрученный гибелью своего корабля, хлебного груза, так нужного стране, он был малоразговорчив. Только изредка он оживлялся, вспоминая прошлое, и мы узнали много интересного об организации экспедиции, о тяжелых условиях зимовки, об ее участниках.

Капитан п/х «Енисей» Сахаров на «Малыгине».

Капитан п/х «Енисей» Сахаров на «Малыгине».

Но я с самого начала договорился с читателем, что буду рассказывать только о тех событиях, непосредственным участником или очевидцем которых был сам.

«Енисей» погиб на моих глазах, и вот что рассказал Сахаров о последних минутах своего корабля: «Шли в разреженном льду малым, иногда средним ходом. Видимость была хорошая. Впереди, чуть левее курса, показалась небольшая льдина; плывя во льдах, сложно обходить каждую, и пароход, еле заметно содрогнувшись, задел одну левой скулой. Вахтенный штурман послал на нос матроса посмотреть, все ли в порядке. «Все нормально», — еще с палубы крикнул он, возвращаясь. Но пока матрос поднимался на мостик, судно заметно накренилось на нос и влево. Сейчас же раздался свисток переговорной трубы, и из машины сообщили, что в кочегарке появилась вода. Бросились на нос, заглянули в форпик и увидели, что по ватерлинии один лист обшивки сорван, а другой наполовину отогнут назад. В огромное отверстие с шумом, как водопад, врывается вода. Было совершенно ясно, что принять какие-либо меры для спасения парохода невозможно».

По всей вероятности, у небольшой льдины, размытой с поверхности волнами, была выступающая подводная часть, невидимая ночью. За нее-то и задел корабль скулой.

Утром караван снова построился в кильватер и еще медленнее и осторожнее пошел к юго-западу среди разреженного льда, иногда подолгу ожидая появления полыней и разводий, удобных для курса.

Дня через три после гибели «Енисея» начался жестокий шторм, силой 12 баллов. Были приняты

тревожные сигналы с большого грузового парохода «Обь». (В прежнее время он входил в состав Добровольного флота под названием «Великая княгиня Ксения».) Его старенький корпус был сильно помят льдами, а мы все еще никак не могли из них выбраться. Опасаясь новой катастрофы, решили распределить груз с «Оби» по другим кораблям, причем в открытом море, в сильнейший шторм. «Обь» стала на якорь вблизи острова Белого. Основную часть ее груза принимал «Малыгин», так как его трюмы были свободнее. Мы подошли к борту «Оби» и начали спешно перегружать зерно. Без перерыва гремели лебедки, из глубоких трюмов взлетали большие связки мешков, плыли на стрелах по воздуху и проваливались в трюмы «Малыгина».

К противоположному нашему борту пришвартовались «Сибиряков» и «Русанов», чтобы на всякий случай быть рядом. По другую сторону, поблизости от «Оби», отдал якорь «англичанин». Вокруг стоящих на якоре судов, оберегая их, ходили ледокол № 8 и буксир «Выг», они расталкивали плавучие льдины, не давали им наваливаться на корабли, а главное, на их якорные канаты.

Маленький и юркий портовый буксир «Выг» с его прочным корпусом проделал с караваном весь поход до Енисея и обратно. Зачастую он самостоятельно и безбоязненно маневрировал во льдах, рассчитывая не столько на силу своей машины, сколько на увертливость. В открытом море его обычно вел на буксире какой-либо из больших кораблей.

Сибирская хлебная экспедиция. Рисунок В. М. Голицына.

Однажды наш штурман Володя Любимов, показывая на капитанский мостик стоявшего поблизости «англичанина», сказал мне:

— Видишь, стоит человек с округлой седой бородой, в черной кожаной шапке.

— Конечно, отлично вижу!

— Это Отто Свердруп, он участвует в проводке судов хлебной экспедиции в качестве «ледового лоцмана», вернее, как человек опытный, хорошо знающий условия плавания во льдах.

Отто Свердруп, капитан знаменитого «Фрама», соратник и друг Фритьофа Нансена! С трепетом смотрел я на седобородого человека на мостике. Как мне хотелось поближе посмотреть на Свердрупа, но в такой жестокий шторм нечего было и думать переправиться на «англичанина».

Другие корабли тоже приняли зерно сверх того, что было в трюмах. Наконец перегрузка закончена, «Обь» пуста. С моим другом Голицыным и штурманом Любимовым мы перебрались на ее палубу, спустились в трюм; он был глубок и огромен. Шаги и голоса гулко раздавались в пустом железном ящике, а удар чем-нибудь твердым грохотал, как выстрел. Изнутри было хорошо видно повреждение — льды вдавили тонкую обшивку корпуса между шпангоутами. По ватерлинии, особенно в носовой части, она вся была во вмятинах и выглядела, как гофрированная. Кое-где покорежились, погнулись и сломались шпангоуты. Вылетело много заклепок, и из открывшихся дырок сильными и тонкими струями била вода. Все пространство пустого трюма пересекали перекрещивающиеся струи, сверкавшие в свете электрических ламп. Били они с такой силой, что достигали противоположного борта. Странным и страшным было это зрелище: пустой трюм, искореженный металл и стеклянные струи воды.

Караван снова построился в кильватер, по-походному, и в 7 часов 20 сентября тронулся в путь. «Обь» идет самостоятельно, мы следуем за ней.

В 10 часов на «Оби» лопнул штуртрос и на ней подняли сигнал, чтобы ее взяли на буксир. На «Малыгине» подготовили буксирный трос и стали с ней сближаться. Я находился в каюте, когда послышались (около 11 часов) тревожные гудки «Оби». На палубе меня чуть не сбил с ног страшный ветер со снегом. В это время раздалась команда: «Людей к шлюпкам», и я бросился на спардек. На открытом спардеке ветер дул с

такой силой, что трудно было дышать и держаться на ногах.

Палуба занесена снегом и обледенела. Обледенели шлюпки, тали, а блоки превратились в комья льда, узлы развязать невозможно, их приходится разрубать топором, руки коченеют, пальцы не гнутся. На всякий случай приспустив по одному борту шлюпки до уровня главной палубы, мы стали приближаться к «Оби». По ее палубе мечутся люди в желтых спасательных нагрудниках. Они спускают шлюпку, в нее прыгнули три человека. Вдруг носовые тали оборвались, и шлюпка с большой высоты полетела носом в воду. Каким-то чудом она уцелела и люди из нее не вывалились.

«Обь», лишившись руля, уже выкатилась из строя. Огромный, совершенно пустой корпус возвышался над морем. Штормовой ветер сильно кренил его влево. Не переставая, тревожно, отрывисто гудела «Обь». На ее мачте взвился сигнал бедствия.

Мы подошли к подветренному борту «Оби». Ее наклоненная обледенелая палуба оказалась вровень с нашим спардеком, а наветренный борт был раза в два выше нашего низкосидящего корабля.

Не успели мы закрепиться за «Обь», как стало твориться нечто невообразимое. По скользкой палубе, сдуваемые страшным ветром, ополоумевшие от страха, люди кучей катились к борту и, переваливаясь через поручни, как кульки, сыпались на наш спардек. Почувствовав надежную опору и видя полное спокойствие и дисциплинированность на нашем корабле, они пришли в себя. Чтобы дать возможность захватить вахтенные журналы, документы, кассу, хронометры, навигационные инструменты и прочие ценные предметы, мы не отходили от борта «Оби».

Большинство членов команды «Оби» в Сибири закупили для себя муку, рыбу в бочонках, солонину и прочие продукты, с которыми жалко было расставаться.

Придя в себя, люди снова полезли на «Обь» и стали тащить оттуда свои мешки, бочонки, какие-то тюки. Все это приходилось переваливать через двое поручней, в страшной спешке, на скользкой наклонной палубе. Мешки рвались, бочки разваливались. Мука, перемешанная с соленой рыбой и снегом, покрывала нашу палубу, а по ней, скользя и падая, лезли люди с мешками и бочонками. Команда «Оби», набранная из случайных людей перед самым отходом в Сибирь, скорее походила на мешочников, чем на моряков. Бросая корабль, люди думали только о себе, о своих запасах.

Стоять долго было очень опасно: сильный ветер валил громаду парохода на «Малыгина», и мы тоже начали крениться в сторону «Оби». Дальше рисковать было нельзя, и С. М. Карамышев прокричал в рупор, чтобы все перебирались скорее на «Малыгин». Команда «Оби» продолжала сновать туда и обратно. Капитан в последний раз крикнул: «Я отхожу», и дал гудок.

Мы отошли, но еще долго держались вблизи «Оби» — надо было разобрать хаос на палубе. А «Обь» не тонула. Из трубы еще вился легкий дымок, работали помпы, откачивая воду, и она вытекала из сливных отверстий. Пароход, казалось, еще жил своей жизнью, но на нем не было ни души. Его бросили!

В. М. Голицын. Гибель транспорта «Обь» у острова Белого. 1921 г.

В. М. Голицын. Гибель транспорта«Обь» у острова Белого. 1921 г.

Вскоре мы пошли своим курсом, а покинутый корабль все возвышался над морем, постепенно теряясь в снежной пурге.

Горькое чувство одолевало меня. Зачем покинули корабль на плаву? И кажется мне, что еще много дней одиноко носился он по волнам, пока не попал на прибрежные камни или в тяжелые льды. Место гибели злополучного корабля осталось неизвестным.

Через 50 лет после этих событий я впервые просматриваю страницы своего дневника. Я не думал, что он сохранился; только незадолго до того, как я

начал писать эти строки, его нашли в архивных бумагах моего отца. Записи в нем коротки и сжаты, как в вахтенных журналах. Но они всколыхнули мою память и с такой необычайной яркостью воскресили страшную картину гибели «Енисея», а потом «Оби», что мне кажется, будто эти события случились совсем-совсем недавно.

А с «Обью» все это произошло 20 сентября 1921 года. В тот же день мы окончательно расстались со льдами, а 22 сентября через пролив Югорский Шар вышли из Карского моря.

Никаких научных работ на обратном пути мы не выполняли, так как на «Малыгине» скопилось более 80 человек с погибших кораблей. Все помещения занимали люди, спавшие вповалку, где придется, даже на решетках в машинном отделении. И всех их надо было кормить. Мы спешили в порт.

Экспедиция прибыла в Архангельск 27 сентября, пройдя за плавание свыше 3000 миль.

Как видно из рассказа, условия плавания были весьма неблагоприятны для того, чтобы выполнять научные работы по программе. Зачастую приходилось делать станции не там, где нужно, а там, где позволяли обстоятельства.

Собранные материалы не дали возможности сделать больших обобщающих выводов, их объем для этого был недостаточен. Но это с современной точки зрения. Для тех же отдаленных лет и по Баренцеву, и особенно по Карскому морю имелось такое ничтожное количество данных, что материалы, полученные в экспедиции на л/п «Малыгин», представляли большой интерес и ценность. Несомненно, что первая советская арктическая экспедиция в то время имела огромное и научное, и политическое значение.

Но не только в этом значение экспедиции 1921 года.

Дело в том, что научные работники различных специальностей не имели тогда никакого опыта в организации и производстве морских исследований, не были знакомы с практикой обращения с различными приборами на море.

Уже с самого начала экспедиции, с периода ее подготовки на временно предоставленном корабле, руководству института стало совершенно ясно, что необходимо иметь собственное экспедиционное судно. Без него невозможно систематическое и планомерное изучение северных морей.

И опять же только после плавания на «Малыгине», после приобретения опыта морских исследований, нам стало понятно, какие требования следует предъявить к такому кораблю, к его специальному оборудованию. Опыт позволил спланировать, построить и оснастить первое советское научно-исследовательское судно «Персей» так, что для тех времен оно явилось наиболее совершенным экспедиционным кораблем, на котором почти 20 лет успешно велось изучение северных морей.

Как исследовательский корабль «Персей» не устарел до конца своей жизни, до дня гибели от вражеской бомбы.

Кончилось наше плавание. С сожалением расставались мы с «Малыгиным». За исключением сотрудников, спешивших в Москву, мы все снова превратились в грузчиков. От всего того огромного количества имущества, которое напихали в «Малыгин» перед плаванием, надо было его освободить. Для этой цели Месяцеву удалось найти складское помещение, небольшую комнатку под примитивную канцелярию, а несколько позднее и помещение для своей лаборатории.

И вот мы разгружаем корабль, возим имущество на подводах к складу на Псковской улице. Научные материалы, собранные во время плавания, отправляем в Москву.

Началось наше обратное путешествие из Архангельска в Москву, втроем, в товарном вагоне. Стало холодно, кое-где уже выпал снег. Двери вагона плотно закрыты, ночи темные, длинные, у нас только фонарь «летучая мышь», дающий весьма мало света. Читать нечего, да и темно. Только и делали, что топили печурку, что-то на ней варили, преимущественно соленую треску, коротали время за разговорами.

Трудное это было путешествие и приятных впечатлений не оставило. Сохранились в памяти только два эпизода, о которых стоит рассказать.

Наш товарный состав задержался на станции Емца — не было паровоза. Засидевшись в полутемном вагоне, решили мы с Володей Голицыным прогуляться. Взяли ружье и отправились в лес, в настоящую тайгу. Забрались мы подальше от станционного поселка, рассчитывая встретить рябчиков. Шли и шли по тайге. Северный день короток, быстро стемнело, ветер зашумел в вершинах деревьев, стало неуютно и сумрачно в лесу. Решили возвращаться, и тут поняли, что не знаем, в какую сторону идти.

Остановились, прислушались. Только ветер шумит в ветвях, как шумит он далеко-далеко кругом в этих безжизненных местах. Долго блуждали мы по лесу, разыскивая свои следы на снегу. Безрезультатно — ветер замел их.

Но вот в минуту затишья мы услышали далекий лай. Остановились — тишина! К счастью, собака залаяла снова, и мы определили направление на поселок. Спасибо неизвестной собачке, не знаю, что бы сталось с нами без нее. Приключение могло кончиться печально.

Как же мы с Володей были рады, когда добрались до вагона, где Ваня Розанов натопил печку и приготовил какую-то еду.

Второй случай, комический, произошел с нами на станции Всполье под Ярославлем. Здесь я просто

приведу выдержку из путевых записок В. М. Голицына: «Ехали с двумя матросами в теплушке. Одеты в робах и грязны ужасно. В Ярославле на Всполье приходим в три часа ночи на питательный пункт. Там сонное царство. Мы, матросы, скандалим, Наконец вылезает заспанный заведующий в белье, накинув шинель: «Давай документы». Я кидаю на стол наши бумаги. Он жмется от холода и, позевывая, читает: «Предъявитель сего военмор Голицын... Голицын... Го-ли-цын!.. Такие князья есть?» Мы смеемся: «Ну да, это и есть настоящий бывший князь», — говорит Вовка Васнецов. Заведующий осматривает меня с головы до ног. Я стою в грязнейшей и рванейшей робе. „Ну и князь! Дать им по три обеда сразу!"»

Обед состоял в ухе из снетков. Мы видели, как кидали в котел глыбы льда со снетками, водорослями и прочим. «Очень вкусно», — заключает Володя в дневнике свое отношение к этому эпизоду. Мы были тогда очень голодны и съели этот обед, хотя он и побил все рекорды своим прескверным вкусом.

Но всему бывает конец, добрались мы и до Москвы, разгрузили вагон, отвезли материалы в подвал Зоологического музея Московского университета. Здесь мы могли считать законченным наше участие в первой арктической экспедиции Плавучего морского научного института.

ГЛАВА 3
★★★★★★★★★★★★★
Постройка экспедиционного судна «Персей»

Яркие блики метались по стальным листам и заклепкам подволока, заливая мою небольшую каютку солнцем. В открытый круглый иллюминатор врывались потоки света, влажный воздух водных просторов и плеск волн, разбивающихся о корпус корабля.

Наверху непривычно тихо — ни грохота грузовых лебедок, ни скрипа блоков, ни топота ног. Сегодня воскресный день, заслуженный отдых, экскурсия на дальние рукава широкой Северной Двины.

Быстро одевшись, выскакиваю на палубу. Меня встречает чудесное летнее утро: небо безоблачно, легкий ветер рябит поверхность реки, придавая ей синий оттенок, волны нестерпимо ярко сверкают в лучах солнца, слепят глаза, воздух еще по-утреннему свеж.

Ледокольный пароход «Соловей Будимирович» вторую неделю стоит у стенки в Соломбале и готовится к дальнему арктическому походу.

Мы уже привыкли ж корабельной жизни и освоились с морской терминологией, хорошо знаем, что такое лоцман и боцман и кто такие лоция и девиация.

Гораздо труднее было приспособить корабль для научно-исследовательских целей. Год назад «Соловей Будимирович», затертый льдами в Карском море, перенес вынужденную зимовку. Почти весь уголь был израсходован, и летом, чтобы вырваться из ледового плена, пришлось спалить в топках котла все, что могло гореть: внутреннюю деревянную обшивку, переборки

кают, палубный настил и многое другое. Во время капитального ремонта все было восстановлено в первоначальном виде. Внутренние помещения корабля сияли полировкой и свежей краской.

Ледокол предоставлялся в распоряжение Морского института только на одну экспедицию осенью 1921 года, и переделывать его помещения не разрешалось. Это очень осложняло устройство лабораторий и установку научного оборудования.

Старший помощник капитана Христиан Янович Церпе, фанатичный ревнитель чистоты и порядка, строго следил за тем, чтобы «научники не портили корабль». С утра до вечера по всему судну раздавался характерный стук его низеньких голландских сапог на деревянной подошве. Он совал свой нос в любой закоулок, проверяя, все ли в порядке: вдруг мы забили лишний гвоздь в сверкающую белизной переборку или поцарапали полировку дверей, перенося ящик с оборудованием. То и дело слышался строгий окрик старпома: «Кто ободрал поручни на трапе? Кто насорил соломой в курительном салоне (для нас это уже не салон, а биологическая лаборатория)?» Или: «Кто оставил грязные носки на радиаторе в кают-компании?»

Отрицательные стороны подготовки к экспедиции имели свое положительное значение. Наше руководство пришло к убеждению, что институт должен иметь свое специально оборудованное судно.

И. И. Месяцев случайно узнал, что в одном из рукавов дельты Северной Двины — на речке Лае, где находится старейший док деревянного судостроения (Лайский док), стоит беспризорное недостроенное судно. Разузнав подробнее, Месяцев выяснил следующее. Известный сибирский предприниматель и промышленник по фамилии Могучий начал в 1918 году строить большое деревянное зверобойное судно. Могучий уже имел зверобойные суда, и одно из них, небольшая парусно-

паровая шхуна «Андромеда», участвовало в поисках пропавших экспедиций лейтенанта Брусилова и Геолога Русанова. Своему новому судну Могучий дал имя «Персей».

— Вот если бы заполучить этот корпус, — мечтал И. И. Месяцев, — достроить судно, оборудовать лаборатории, установить специальные лебедки и прочее, то на нем можно было бы с удобством совершать экспедиции, не боясь встречи с полярными льдами.

Так размечтался Месяцев, еще не видя корпуса корабля и не зная, в каком он состоянии. По примеру начальника размечтались и мы, молодежь. Последние дни только и было разговоров, что о «Персее».

В то солнечное июльское утро, с которого начинается наше повествование, и собирались участники экспедиции на речку Лаю, чтобы осмотреть стоявшее там судно.

Быть может, то знаменательное солнечное утро действительно было особенно прекрасным: ведь будущее сулило так много увлекательного!

Вскоре на реке показался быстро приближающийся к нам маленький буксирчик, который густо дымил, совсем как большой пароход. Развернувшись против течения и лихо просвистев, буксирчик подвалил к нашему борту. На носу его мы прочли название: «Меркурий». По штормтрапу спустились на его палубу и разместились на носу и корме. Все пребывали в отличном настроении.

Поездка на р. Лаю. Из блокнота В. М. Голицына.

Поездка на р. Лаю. Из блокнота В. М. Голицына.

Буксирчик оказался довольно быстроходным; поднимая форштевнем пенящийся бурун, он побежал по полноводной Двине и далее по рукавам Двинской дельты. Вскоре мы вошли в узкую, но глубокую Лаю и приблизились к знаменитому доку — сооружению, какое я вообще видел впервые. В нем стояли на ремонте четыре парусника.

Вот и корпус «Персея» с толстыми мачтами и обвисшим стоячим такелажем. Он пустой и сидит в воде совсем мало, а потому кажется мне высокобортным и большим. Вдоль ватерлинии длинными космами колышутся наросшие зеленые водоросли. Пришвартован «Персей» к вбитым в дно реки сваям какими-то ржавыми тросами и обтрепанными канатами.

Раздобыв лестницу, мы поднялись на палубу «Персея». Она широкая, просторная, белая, хорошо

проконопачена. В кормовой части — рубка, от борта до борта, как принято на норвежских зверобоях, но стоят только стенки, а помещение внутри еще не устроено. Заглянули в трюм, там во всю длину судна — свободное пространство без переборок. Частично оно загружено круглым лесом с кокорами.

Корпус был отбуксирован из Онеги в Архангельск и поставлен на прикол в речке Лае. Могучий предполагал перегнать «Персей» в Норвегию, там достроить его, установить двигатель и прочие механизмы. Лес для достройки он погрузил в России. Но пришла Октябрьская революция. Во всей Северной области установилась Советская власть. Могучему не удалось перегнать корабль в Норвегию, а сам он бесследно исчез. «Персей» остался стоять на Лае в том месте, где мы его и увидели.

Внимательно осматривал я «Персей», бродил по палубе, с опаской поднимался по ржавым вантам, заглядывал в трюм, в просторную кормовую рубку и не предполагал, что в этом пустом корпусе могут появиться жилые каюты, на палубе — лабораторные рубки, в трюме забьется сердце паровой машины и все судно наполнится кипучей жизнью. И даже не мечтал я, что с этой вот палубы увижу Новую Землю, суровые острова Земли Франца-Иосифа, живописный Шпицберген и ледяные пустыни восточного побережья Гренландии. Не знал я, что вся моя жизнь и деятельность, мои увлечения и разочарования, опасности и радости целых десять лет будут тесно связаны с этим деревянным кораблем.

В. А. Васнецов на «Персее» в Лайском доке.

В. А. Васнецов на «Персее» в Лайском доке.

Возвращаясь на «Меркурии», мы только и говорили о «Персее»: как оборудовать, какие лаборатории построить, какую машину поставить, какие увлекательные плавания можно совершать на нем, какие замечательные исследования проводить. Было это далеким и весьма неопределенным будущим.

Сейчас же все заботы и силы мы отдавали подготовке своей первой экспедиции.

Из нее мы вернулись 27 сентября. Около месяца разгружали «Малыгин» и устраивали всяческие послеэкспедиционные дела. В это же время И. И. Месяцев начал хлопотать о передаче корпуса «Персея» Плавучему морскому научному институту. Хлопоты увенчались успехом, и 10 января 1922 года Совет Труда и Обороны издал по этому поводу соответствующее постановление.

С этого момента институт начал достраивать и оборудовать «Персей».

1922 год. Прошло около двух лет, как Архангельская губерния и вся Северная область были освобождены от интервентов Антанты. Промышленность края только начинала оживать. Архангельский судоремонтный завод, станки и оборудование которого были изношены за время первой мировой войны и интервенции, не мог обеспечить деятельность даже существующего флота. Материалов и механизмов в запасе не было. Пароходы один за другим выходили из строя, требовался капитальный ремонт, а мастерские не могли выполнить даже текущего. Корабли отводили в протоку между Северной Двиной и рекой Кузнечихой в так называемую Собачью Дыру; там они стояли на приколе, ржавели, приходили в негодность.

Постепенно Собачья Дыра превратилась в кладбище кораблей, грузовых, пассажирских и военных. Там нашли свой конец быстроходное сторожевое судно красавица «Гориславна», посыльное судно «Соколица» со стремительными яхтенными обводами, совсем недавно бороздившее северные моря. Там закончили походы миноносцы «Бесстрашный» и «Бесшумный» и участвовавшие в Цусимском бою миноносцы «Сергеев» и «Юрасовский». Еще летом 1922 года они ходили в

учебное плавание по Двинскому заливу. Рядом с ними ржавели транспорты с разрушенными надстройками и бортами, простреленными снарядами немецких подводных лодок в конце первой мировой войны. Здесь же, привалившись к песчаному берегу, с надстройками и бортами, изрешеченными круглыми дырками от снарядов, лежал пароход «Чижов». Его повредила немецкая подводная лодка в Белом море во время пиратского нападения в 1918 году. Штурманом на нем в те годы плавал В. И. Воронин, впоследствии ставший всемирно известным полярным капитаном. Как мне рассказывал старый архангельский моряк (механик А. М. Елезов), на «Чижове» во время войны плавал Альбанов, который был штурманом на судне «Святая Анна» в полярной экспедиции лейтенанта Брусилова.

Во время обстрела на «Чижове» снаряд перебил штуртрос, и пароход потерял управление. Тогда Альбанов, прячась за кожух штуртроса, пополз по палубе, чтобы исправить повреждение. «Чижов» получил возможность маневрировать, но когда Альбанов полз обратно, его ранило осколком разорвавшегося снаряда.

К счастью, показалось военное судно, и лодка поспешила уйти под воду. Это был английский патрульный крейсер, на который и передали раненого Альбанова, потому что на «Чижове» врача не было. Достоверность этого рассказа пусть будет на совести механика А. М. Елезова.

Тяжелое чувство вызывало это кладбище, где рядом с действительно отжившими свой век пароходами стояли, еще хорошие корабли, которые совсем недавно плавали по далеким морям и требовали несложного ремонта.

И вот в это время, когда трудно было что-либо получить или приобрести, мы хотели заполнить пустой корпус «Персея» двигателем, котлами, километрами

трубопроводов и электропроводов, динамо-машинами, всевозможными помпами (забортными, балластными, питательными, аварийными), вентиляторами, клапанами, вентилями и прочими вещами. А на палубе! Там надо было установить брашпиль, лебедки, блоки, рулевую машину, компасы, огни… и бесконечное множество всякой всячины.

Надо было построить каюты для жилья и лаборатории, установить иллюминаторы и аккумуляторы, радиаторы и люстры. А о радиостанции было страшно даже думать.

Где все это взять?

Задача казалась порой неосуществимой. И только страстное желание, неукротимое стремление могли заставить человека взяться за такое дело. Профессор Иван Илларионович Месяцев взялся! Он вдохновил и нас, молодежь.

Поздней осенью 1922 года ехали мы из Москвы в Архангельск, чтобы принять непосредственное участие в достройке и оборудовании экспедиционного судна «Персей». Пассажиров было мало, и мы, Иван Илларионович Месяцев, Андрей Дмитриевич Старостин и я, заняли отдельное купе, вернее отделение, в старинном вагоне третьего класса почтового поезда. Постельные принадлежности отсутствовали. Мы были народ непритязательный и, расстелив на полке одеяло, подложив что-либо под голову и укрывшись шинелью, считали, что устроились с комфортом.

Намаявшись перед отъездом, мы наслаждались теперь бездельем и беспробудно спали до самой Вологды.

После Вологды началась настоящая зима с долгими северными ночами, когда светает только в середине дня. Хотя котел, стоявший в маленьком помещении у тамбура, усиленно топили дровами, в вагоне было

холодно, дуло с полу. Сидели мы на нижних полках, по-турецки поджав под себя ноги, — так было теплее.

Ветер завывал в вентиляционных трубах на крыше; скупо освещая длинный коридор вагона, металось пламя толстой свечи в фонаре, и от этого она больше оплывала, чем сгорала.

Вдоль окон непрерывно текла белая струя пара, ярко освещенная искрами, — в паровозной топке жгли еловые дрова. Старенький паровоз натужно пыхтел, сифонил и выпускал из трубы фейерверк искр. Огненная струя тянулась и от труб отопления каждого вагона. Иногда на поворотах или ветром этот сверкающий поток отклонялся от полотна дороги. Тогда из тьмы, как в сказочной декорации, выступал заснеженный лес с пухлыми подушками кухты, укрывавшими деревья, и в моем воображении вставала картина моего отца «Зимний сон», всегда висевшая в его мастерской.

Полутьма в нашем купе, ритмично постукивают колеса, как хвост кометы, плывет шлейф из искр за окном, а кругом бескрайние леса, снега и зимняя стужа. Такая обстановка невольно располагает к мечтам или воспоминаниям. Нам со Старостиным еще не о чем было вспоминать.

Иван Илларионович сидел против нас на лавке, откинувшись к стенке и обхватив поднятые колени обеими руками. Отсутствующий взор его был устремлен куда-то в далекое прошлое, он тихо-тихо напевал что-то про себя, не разжимая губ.

Я слышал, что жизнь Месяцева была трудной, бурной, интересной, и мне захотелось узнать о ней.

— Расскажите нам о своей молодости, о своей жизни, Иван Илларионович, — обратился я к нему.

По-видимому, он так углубился в мысли, что не сразу меня понял. С трудом оторвался он от своих раздумий и ответил равнодушно: «Ну что там рассказывать, ничего

особенно интересного не было в моей жизни». Но я продолжал его упрашивать:

— Тогда расскажите о детстве, где родились, как росли, чем увлекались?

Я понимал, что каждому дороги детские воспоминания и что Иван Илларионович, начав рассказывать, разговорится. Я не ошибся. Он начал рассказ тускло, нехотя, но постепенно оживился, увлекся, и было видно, что говорил с удовольствием. Слушать его было очень интересно, рассказывал он живо, образно, к тому же голос имел глубокий, звучный.

А я внимал ему молча, только изредка прерывая каким-нибудь вопросом. Много лет прошло с тех пор, давно нет Ивана Илларионовича, умершего в расцвете сил, в возрасте всего 55 лет, но ночная беседа в полутемном вагоне поезда, идущего на Север сквозь заснеженную тайгу, ярко запечатлелась в моей памяти.

Родился И. И. Месяцев в 1885 году. Все его предки были казаками, в далеком прошлом пришедшими из Запорожской Сечи. Носили они тогда фамилию Мисяць. Постепенно она русифицировалась и превратилась в Месяц, а затем Месяцев. После завоевания Кавказа часть войска казачьего была переселена к его границам.

Семья Месяцевых была зачислена в состав Терского казачьего войска. Детство Месяцева протекало привольно, среди природы, мальчика не ограничивали всякими запретами, как бывает в городских семьях. С ранних лет он вместе с другими ребятами уезжал в степь в ночное, бесстрашно скакал на неоседланной лошади. Следуя примеру старших, он рано пристрастился к охоте и вместе со сверстниками целыми днями пропадал в камышах, стреляя уток из одноствольного шомпольного ружья. А всякой водоплавающей дичи, как рассказывал Иван Илларионович, водилось тогда несметное число. Такой образ жизни с юных лет способствовал тому, что у

мальчика вырабатывались самостоятельность и бесстрашие.

В ночное ребятам давали коротенький казацкий пятизарядный карабин, и маленький Месяцев с ранних лет научился стрелять из винтовки.

— Вот теперь я подхожу к самому трагическому моменту моего детства, — сказал Иван Илларионович. — Однажды поздним вечером постучали в дверь. Наш дом стоял в густом саду, несколько на отлете.

— Кто стучит? — спросил отец.

— Аткрой, пажалста, сваи люди, дела есть, — ответили из-за двери с явно кавказским акцентом.

— Какое дело? — спросил отец.

— Аткрой, узнаешь, — более резко ответил голос.

Отец не открыл. Дверь запиралась на два здоровых железных крюка, сорвать их снаружи невозможно. Ходили слухи, что в округе орудует банда, совершившая несколько нападений в соседних станицах.

— Открывай! — послышался из-за двери требовательный окрик.

— Не открою, стрелять буду.

В это время сильно ударили в окно столовой и одновременно стали бить в дверь чем-то тяжелым.

Понадеявшись на крепкие запоры, отец схватил ружье и бросился к окну. А я увидел, что бандиты выбивают нижнюю филенку двери и она вот-вот вывалится в кухню. Не помня себя от страха, я схватил коротенький карабин, висевший у двери, и в мгновение ока залез в русскую печь, обращенную челом к выходу.

В столовой грохнул выстрел, отчаянно закричала мать, послышались топот и возня, упало на пол что-то тяжелое. В этот момент вылетела филенка из двери и в кухню ворвались два бандита, потом в отверстии появилась голова третьего и мне показалось, что он смотрит прямо на меня. На счастье, мой карабин

оказался заряженным. Я нажал гашетку — голова исчезла!

Услышав неожиданный выстрел, бандиты бросились из столовой к двери. Я снова выстрелил. И тут случилось невероятное: вместо того, чтобы открыть дверь и выбежать наружу, они в панике, мешая друг другу, полезли через ту же выбитую филенку, а я, не целясь, ничего не сознавая, выстрелил еще и еще раз. Все исчезло. В доме наступила зловещая тишина.

Мальчик продолжал сидеть в печи, замерев, боясь шевельнуться, почти потеряв сознание от ужаса.

Наконец, когда начало чуть светать, он стал приходить в себя. Прислушался — в доме ни шороха, ни звука. Тихонечко проверил карабин — в нем остался один патрон. Выставив ствол, маленький Месяцев спустил ноги, встал на пол — тишина. Осторожно подошел к двери в столовую и заглянул. Дикий крик вырвался из его груди — отец и мать лежали недвижимо в луже крови. Бросив карабин и продолжая отчаянно кричать, он выбежал на улицу и бросился к ближайшему дому.

От мальчика долго не могли добиться толку. Он весь трясся, рыдал, захлебывался, ничего не мог объяснить, только показывал рукой в сторону своего дома. Соседи побежали туда и увидели страшную картину — родители Месяцева были зарезаны кинжалом.

Досталось и бандитам, один из них лежал убитый шагах в трех за дверью, а дальше к воротам, где они оставляли своих лошадей, тянулся обильный след крови. Видимо, кто-то был тяжело ранен.

Так в детском возрасте Месяцев остался круглым сиротой.

Долго после страшного потрясения мальчик не мог прийти в себя. У него тряслись руки, подергивалась голова и иногда, как представится ему увиденная в

столовой картина, с ним случались истерические припадки.

Окончив рассказ, замолчал Иван Илларионович и глубоко задумался, видно, опять всколыхнулось прошлое. Молчали и мы, не нарушая его дум.

Наступила ночь. Все так же сверкал за окном огненный шлейф, отстукивали колеса неизменный путевой ритм, и снова неторопливо полился рассказ Ивана Илларионовича.

Об осиротевшем мальчике позаботился дядя. Он определил его во Владикавказскую гимназию, которую тот окончил в 1904 году и затем поступил в Петербургский технологический институт. Независимый характер, внутренний протест против несправедливости и насилия еще в гимназические годы определили взгляды, молодого человека, и его увлекли революционные идеи.

В Технологическом институте Месяцев вступил в социал-демократический кружок, участвовал в студенческой демонстрации на Невском проспекте и был арестован полицией. Просидел он в тюрьме, правда, недолго, но, выйдя из заключения, был вынужден, покинуть Петербург и уехать во Владикавказ, где вступил в местную социал-демократическую рабочую организацию. Здесь он активно продолжал революционную деятельность, участвуя в работе фракции большевиков Терско-Дагестанского комитета РСДРП и ведя пропагандистскую работу в воинских частях, за что снова был арестован, судим и приговорен к заключению на один год в крепость со строгим режимом.

— «Трудовое перевоспитание», — рассказывал Месяцев, — состояло в том, что нас, политических заключенных, заставляли перетаскивать камни из одного угла крепостного двора в другой. А на следующий день мы переносили те же камни обратно на

старое место. И так каждый день. Своего рода психологической пыткой было заставлять нас, мыслящих и деятельных людей, выполнять тяжелую работу, подчеркнуто бессмысленную и бесполезную.

И вот эту сторону заключения Месяцев переносил очень тяжело.

А за стенами крепости видны были уходящие вдаль горные хребты, поросшие дремучими лесами; на горизонте в синей дымке в ясную погоду угадывались сверкающие вершины Кавказского хребта. Необъятные просторы и воля манили его.

Наконец Месяцева выпустили из крепости, но выслали с Кавказа с запрещением жить в столице — Петербурге.

Человек, потерпевший от царских властей, особенно после революции 1905 г., если он отсидел в тюрьме или отбыл ссылку, пользовался симпатией и уважением прогрессивно настроенной части общества. Вопреки запрещению, Месяцев нелегально поехал в Петербург и даже попытался восстановиться в Технологическом институте. Но революционная пропаганда в армии считалась тяжким преступлением, и, несмотря на поддержку влиятельных лиц, это ему не удалось.

Тогда он поехал на Мурман, побывал на Мурманской биологической станции, познакомился с учеными, которые там работали и изучали интересный и разнообразный животный мир Баренцева моря. С ними ему удалось выйти в море на исследовательской яхте «Александр Ковалевский». Месяцева пленил Север, увлекла работа биологов, хотя он плохо переносил качку корабля.

— Скоро и «Персей» зайдет в Екатерининскую гавань, вы побываете на Мурманской станции и очаруетесь этим чудесным уголком. А я вспомню свои молодые годы, — сказал нам Месяцев.

После поездки на Мурман Иван Илларионович решил выбрать себе другую специальность, тем более что к технологическому образованию он успел только прикоснуться. Он уехал в Москву, поступил в 1908 году на естественное отделение физико-математического факультета Московского университета, а в 1909 году за революционную деятельность среди студентов снова был арестован и приговорен к тюремному заключению, к счастью, не длительному. Его оставили в Москве «под надзором полиции».

Профессора естественного отделения оценили в молодом студенте трудолюбие, настойчивость и увлечение предметом, поэтому его направили «за казенный счет» на Средиземное море для изучения морской фауны.

Политически неблагонадежный и находившийся под надзором полиции, Месяцев получил заграничный паспорт и в 1910 году выехал во Францию на биологическую станцию в Аркашоне и русскую зоологическую станцию в Виллафранке. В 1912 году, когда он окончил курс, его оставили при университете для подготовки к профессорской деятельности.

Время незаметно утекло далеко за полночь. Месяцев умолк и потянулся.

— Ну а дальше, о вашем пребывании на Средиземном море расскажите, — просил я.

— Нет, на сегодня хватит, уже поздно. Утром приедем в Архангельск, там надо перебираться на другую сторону реки, устраиваться с жильем. Вообще предстоит масса дел. К тому же я обещал рассказать о мрем детстве и юности, а на этом они заканчиваются. Дальше начинается уже период зрелости. А о Средиземном море, о жизни в Сибири, о Байкале я расскажу как-нибудь в другой раз, — сказал Иван Илларионович.

Утром мы прибыли в Архангельск. Зимой я увидел его в первый раз. Летом с вокзала в город ходил пароход «Москва», обладавший громогласнейшим гудком. Зимой по льду Двины прокладывали трамвайный путь на длинных и широких шпалах. Вагончики бегали в одиночку, без прицепа. Впервые я ехал на трамвае по льду, и это создавало какое-то ощущение Дальнего Севера.

Под штаб-квартиру экспедиции Морского научного института горсовет выделил помещение в особняке (дом № 10 по Вологодской улице), с высокими потолками, широкими окнами. В большой и светлой комнате с балконом и красивой изразцовой печью поселились А. Д. Старостин, В. М. Голицын, М. В. Афанасьев и я — основные кадры сотрудников института в Архангельске со специальностью «на все руки».

Штаб-квартира Плавморнина на Вологодской ул., д. 10.

Штаб-квартира Плавморнина на Вологодской ул., д. 10.

Комната была великолепной, но с меблировкой дело обстояло плохо: имелась только одна кровать, большой стол и несколько стульев. На наше счастье, уже были изготовлены матрацы для «Персея». Положив 5-6 штук один на другой, мы устроили постели, мягкие, но неустойчивые (во сне легко было скатиться на пол с этой горы). Стены украсили сигнальными флагами, ружьями, спасательными кругами, придав комнате «морской вид». Одна ее половина, где мы спали, служила кубриком, а угол, где стоял обеденный стол, назывался кают-компанией и приемной. Жили мы дружной, веселой и деятельной семьей.

Полвека назад большинство москвичей имело превратное представление об Архангельске. Для них это был дикий Север, где обитают промышленники-поморы да политические ссыльные. Мне зимний Архангельск показался даже более уютным, чем летний. Снежный покров скрывал дефекты города, особенно грязь немощеных улиц на восточной окраине, называемой «на мхах». Мои рассказы о городе, о его трамвае, драматическом театре (почему-то называвшемся «Показательным»), неплохой оперетте, краеведческом музее, красивой набережной с березовой аллеей многие воспринимали не только с удивлением, но и с недоверием. Они объясняли мои описания Архангельска особой симпатией к нему, основанной на каких-то интимных чувствах. Я не могу полностью отрицать такие мотивы, но моя характеристика города была абсолютно объективной и недоверчивое ее восприятие меня сердило. В отместку, подделываясь иногда под клондайкские представления москвичей, я начинал рассказывать совершеннейшие небылицы, а их слушали с вниманием и интересом. Так, завирал я, например, что к середине зимы город заваливает снегом и по улицам начинают ходить на лыжах, трамвай ходит как бы в

снежной траншее и видна только его крыша. На окраинные глухие улицы заглядывают белые медведи. И однажды ночью, а ночь длится там всю зиму, медведь забрел в снежную трамвайную траншею. Стенки траншеи высокие, отвесные. Утром пошел трамвай, медведю деваться некуда, и он бросился бежать по траншее, пока на перекрестке не свернул в сторону. Бежит медведь перед вагоном, а тот едет да позванивает.

Такие «правдивые» россказни пользовались всякий раз успехом, а на меня смотрели чуть ли не как на джек-лондоновского героя.

На самом же деле в Архангельске выпадает немного снега, и в морозные дни под ногами пешеходов громко скрипят и потрескивают дощатые тротуары.

...Итак, мы приступили к созданию «Персея». Архангельский судоремонтный завод отказался производить работы на «Персее», но предоставил место для стоянки у своего причала и мастерские. Инженеров, механиков и мастеров мы должны были подыскивать сами и сами расплачиваться с ними.

Но где достать все необходимые машины и механизмы? Выход был один: добывать старые и ремонтировать!

Начались поиски. Главную машину, и котел нам разрешили снять с парового буксира «Могучий». Но... он лежал на дне Северной Двины.

В 1916 году из Англии в Архангельск пришел караван пароходов, груженных взрывчаткой и снарядами. Пароходы ошвартовались у причалов Бакарицы для разгрузки. Внезапно на одном произошел сильнейший взрыв и начался пожар. От детонации начались взрывы и пожары на других пароходах и береговых складах. Вся Бакарица превратилась в страшный грохочущий извергающийся вулкан. На

противоположном берегу реки, в Архангельске, вылетели почти все оконные стекла в домах. Металлические конструкции пароходов находили потом в нескольких километрах от Бакарицы. В этом адском пекле погибли пароходы, не только загруженные снарядами, но и все находившиеся поблизости. В том числе затонул совсем новый буксирный пароход «Могучий», на нем была паровая машина мощностью 360 лошадиных сил.

Буксир подняли со дна, машину сняли, разобрали и доставили в мастерскую судоремонтного завода. Кроме того, использовали котел, некоторые вспомогательные механизмы и металл обшивки корпуса. От буксира остались киль да ребра шпангоутов.

Так из деревянного, недостроенного корпуса судна купца Могучего, паровой машины и металла с затонувшего буксира «Могучий», принадлежавшего тому же Могучему, мы начали строить первое научно-исследовательское судно «Персей».

Восстановить машину взялись два опытных судовых механика — А. Н. Волков и А. М. Елезов.

Волков был коренаст, сутул и малоразговорчив. Внешне он казался мрачным, и когда ему все же приходилось разговаривать, он смотрел преимущественно в землю.

Елезов был тоже плотен, но весел и очень разговорчив, голову держал высоко, любил посмеяться, побалагурить, немного приврать и прихвастнуть своими будущими успехами. Зачастую Волков осаживал Елезова, когда тот уж очень разойдется.

— Ну вот, разболтался, расхвастался, ты сначала сделай, а потом хвастай, да и то не стоит, — бурчал Волков.

— А что мне молчать да в землю глядеть, как бык? Что меня не знаешь, что ли? Раз Елезов сказал, значит, так и будет. А машина хоть и со дна поднята, а лучше

новой станет. Вот соберем, поставим на фундамент да пустим пар, без стука заработает, как в «катанцях пойдет», — продолжал хвастать Елезов.

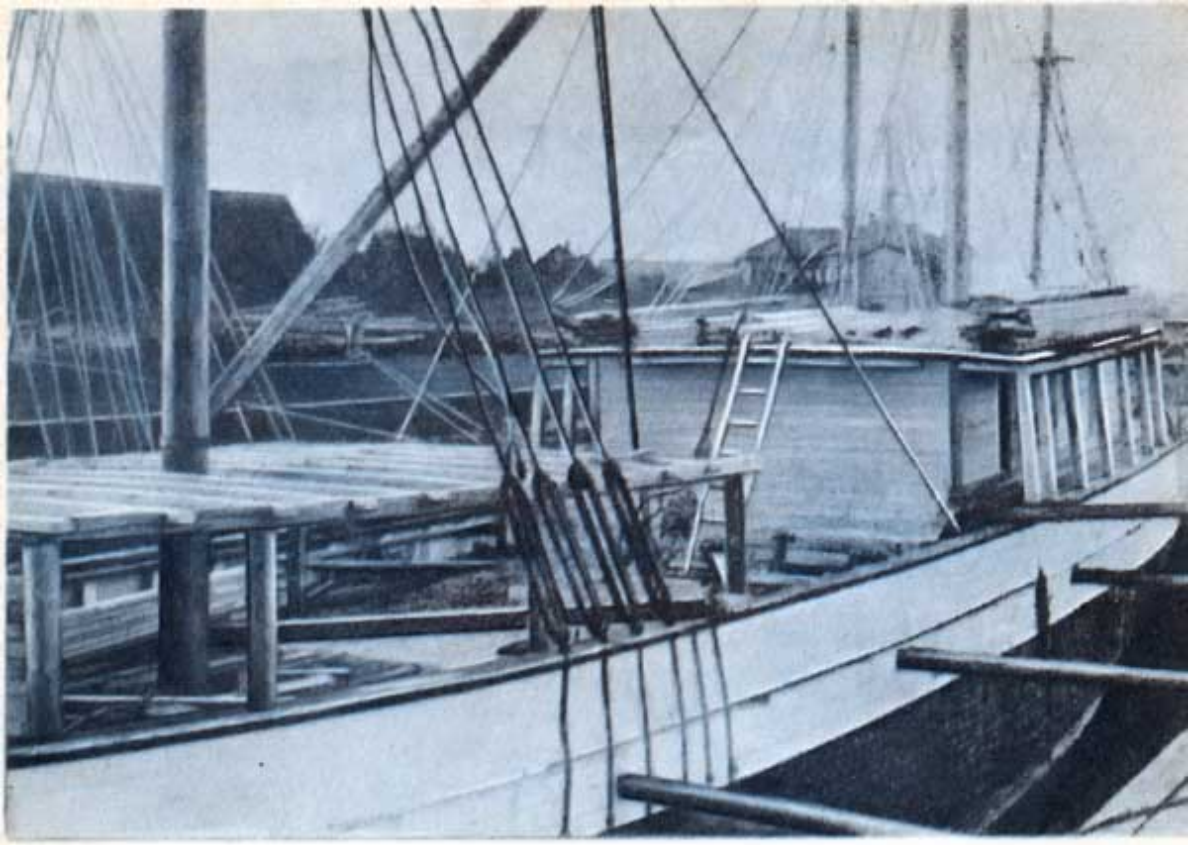
Несмотря на разницу во внешнем облике и несходство характеров, оба они были хорошими ребятами, отличными механиками и большими друзьями.

В механическом цехе судоремонтного завода поставили деревянный фундамент под машину, на него положили раму, на которой собирали начищенные до блеска детали. Машина постепенно росла ввысь — с утра до вечера вокруг нее хлопотали мрачный Волков и шумливый Елезов.

Стальные листы разобранной обшивки буксира «Могучий» отвезли на берег речки Соломбалки. Там, к неудовольствию жителей, в небольшом сарайчике котельщики Ф. В. Грачев и Ф. И. Жиров устроили мастерскую. Вместе со своими помощниками они все лето вручную резали толстые листы обшивки корпуса, гнули по лекалам и клепали кувалдами водяные цистерны для «Персея». К концу лета готовые цистерны (танки) столкнули в Соломбалку и вплавь отбуксировали к «Персею».

Все лето и в Лайском доке визжали пилы, стучали топоры и молотки. Здесь под руководством старого корабельного мастера В. Ф. Гостева работали судовые плотники И. И. Карпов и братья Скачковы, конопатчик Андрюша Шестаков, столяры и такелажники. Кормовую рубку переделали, обузили, она теперь не доходила до бортов корабля. Вдоль бортов сделали проходы, в них выходили двери кают и лабораторий. На носовой палубе воздвигли лабораторную рубку, в которой должны были разместиться лаборатории и библиотека. Внутри корпуса строили жилые каюты для экипажа, угольные ямы, грузовой трюм. Все это надо было делать очень продуманно, так как большинство операций зависело друг от друга. Так, например, сначала требовалось

уложить на днище балластные цистерны, а уже после этого застилать жилую палубу, оборудовать каюты.



Постройка рубок на «Персее» в Лайском доке.

Постройка рубок на «Персее» в Лайском доке.

Но чтобы окончательно доделать судно, требовалась еще масса механизмов, материалов и всякого имущества. Кладбище кораблей в Собачьей Дыре оказалось для нас бесценной сокровищницей. Некоторые корабли находились еще в хорошем состоянии и были начинены множеством необходимых нам вещей. Мы получили право хозяйничать в Собачьей Дыре как заблагорассудится и снимать со стоящих там судов все, что необходимо. Это отсутствие

бюрократических рогаток позволило нам сделать большое и нужное для государства дело.

Так, с одного из миноносцев сняли паровую рулевую машину и турбодинамо, с «Гориславны» — медные иллюминаторы и паровой свисток в три тона. Впоследствии он оглашал своим красивым мощным баритоном и оживленные рейды норвежских портов, и пустынные заливы Новой Земли и Шпицбергена.

Участь кораблей Собачьей Дыры постигла и броненосец «Чесма». Под названием «Полтава» он участвовал в русско-японской войне, был потоплен японцами, потом японцами же поднят, отремонтирован и продан России.

Серая громада «Чесмы» стояла у пристани Бакарицы. Высились стройные мачты с марсовыми площадками, командный мостик, огромные трубы. Торчали длинные орудия большого калибра из массивных башен. Внешне «Чесма» производила грозное впечатление. Но на ней не было жизни. Огромные межпалубные помещения и батарейная палуба пустовали. Гулко раздавались шаги по бесконечным полутемным коридорам, и невольно создавалось настроение какой-то затерянности и одиночества. От сознания, что эту батарейную палубу когда-то заливала кровь русских моряков, что жизнь покинула здесь сотни людей, вселялся безотчетный страх. Много дней возились мы на «Чесме» с Володей Голицыным, снимая электрооборудование, провода, осветительную арматуру, и всегда держались вместе, избегали расходиться по пустым помещениям, такое чувство испытывали и другие наши товарищи, работавшие по демонтажу. Наши механики взяли на «Чесме» вспомогательную пародинамо, которой было вполне достаточно, чтобы обеспечить электроэнергией небольшой «Персей». Впоследствии оказалось что она расходует много пара, а это для «Персея» невыгодно (на

«Чесме» стояло 12 котлов, на «Персее» же всего один). Эта динамо-машина служила нам аварийной, постоянно же действовала турбинная, взятая с миноносца.

На других кораблях мы нашли брашпиль, якоря и якорные канаты, вентиляторные трубы, кнехты, талрепа и многое другое.

Зимою 1922 года в губе Горностальей, затертый льдами и выжатый на прибрежные камни, получил большую пробоину ледокол «Лейтенант Дрейер». Полузатопленный, он так и остался сидеть на камнях. С него нам разрешили снять для «Персея» все, что возможно. Но легко разрешить и не так-то легко сделать. Горносталья губа далеко на востоке, за Чешской губой. Берега ее пустынные, не населенные, никаких «путей сообщения» туда нет. А снимать надо зимой, потому что к лету двинется лед и от ледокола может ничего не остаться. В эту трудную командировку был направлен М. В. Афанасьев, бывший военный матрос, потом работник Косинской биологической станции. Добирался он к цели различными способами, а под конец на оленях.

К сожалению, машинное отделение и внутренние помещения оказались затопленными. Удалось взять компасы, кое-какое навигационное оборудование и мебель из надстроек. И впоследствии много лет мы сидели в кают-компании «Персея» на вертящихся креслах с «Лейтенанта Дрейера».

Так постепенно собирали мы все необходимое для нового корабля. Старые отжившие корабли дали ему жизнь. Несколько позже С. В. Обручев написал песенку, распевали которую на мотив популярных в то время «Кирпичиков»:

На окраине где-то города,
Где могучей Двины рукава,
Шхуна стройная, зверобойная

Там лежала, забыта в песках.
Было трудно нам время первое,
Но пошло все скорей и спорей.
За могучий вид да за звездный флаг
Полюбили мы гордый «Персей»…
Заработал винт, загудел гудок,
Режет грудью «Персей» океан,
Стал начальником экспедиции
На «Персее» товарищ Иван.
Так по винтикам нами собран был
Институт изученья морей…
За могучий вид да за звездный флаг
Полюбили мы гордый «Персей».

Нелегкое было это время для постройки корабля. Но мы хотели во что бы то ни стало построить научно-исследовательское судно. Пример воли и настойчивости подавал нам И. И. Месяцев. Постройка «Персея» была не только нашим делом, нашим увлечением, она стала смыслом и целью нашей жизни.

Мы, А. Д. Старостин, В. М. Голицын, М. В. Афанасьев, Н. В. Кузьмин и автор этих строк, тогда совсем еще юноши, охотно выполняли любые работы. Грузили и возили лесоматериалы и трубы, механизмы и железо. Демонтировали старые корабли, странствовали по различным учреждениям и предприятиям Архангельска, требуя, убеждая и выпрашивая.

У нас не было управленческого или снабженческого аппарата. Был только Месяцев — душа всего дела, его помощник инженер-путеец П. К. Божич. И что может показаться невероятным, даже неправдоподобным, — у нас не было ни бухгалтера, ни кассира. Несмотря на это ужасное обстоятельство (в глубине души я считаю, что благодаря этому), «Персей» был построен. Не было у нас никакой утвержденной сметы и даже специальных

ассигнований на постройку «Персея». Отсюда следует, что не было ни статей расхода, ни параграфов, ни пунктов. Не получали мы и определенной зарплаты. Иногда, правда, приходилось «делать» хотя бы элементарную отчетность. Скучные и неблагодарные обязанности бухгалтера и счетовода «по совместительству» выполнял самый педантичный из нас А. Д. Старостин, но когда накапливалась всякая канцелярщина или появлялись деньги, что случалось довольно редко, мы все усаживались к обеденному столу и за целый месяц выписывали всевозможные требования, накладные, квитанции, ведомости, акты и прочую канитель. Одни диктовали по памяти или записям, другие писали документы под копирку. Получалось все, как полагается.

Днем на это непроизводительное занятие у нас не было времени, вот и занимались писаниной ночью. Она быстро утомляла и возбуждала желание попить чаю и поесть. Недалеко от нашей улицы находилась небольшая пекарня, кто-нибудь бежал туда и приносил целую охапку горячих булочек, дымившихся на морозе. Они были необычайно вкусны, мне кажется, таких я никогда в жизни больше не едал.

В нашей большой комнате было тесновато, но зато все находились вместе. За вечерним чаем, который зачастую затягивался до глубокой ночи, мы вели нескончаемые беседы, обсуждали деловые вопросы, строили планы на будущее, мечтали о заманчивых плаваниях, грядущих научных открытиях. А иногда И. И. Месяцев рассказывал какие-нибудь эпизоды из своей богатой событиями жизни. Нужно сказать, что, несмотря на чисто товарищеские отношения, мы всегда чувствовали в Месяцеве требовательного начальника.

Из блокнота В. М. Голицына.

Из блокнота В. М. Голицына.

Жили мы дружной коммуной. На деньги, полагавшиеся в зарплату, покупали необходимые продукты, дрова и содержали кухарку, то есть

практически кормились, как в экспедиции на корабле. Небольшие авансы получали на трамвай, баню, стирку белья и прочие мелочи, да и то нечасто. Но порой испытывали настоящую нужду, и не только мы лично, но и все наше дело. Ведь механикам, электрикам, плотникам, конопатчикам и другим специалистам, строившим судно, надо было платить за работу. Как же удавалось найти выход из безвыходного положения и все же создавать «Персей»?

Обычно любая полярная экспедиция, снаряженная в высокие широты, должна иметь годовой запас продовольствия, Нашей экспедиции на «Малыгине», хоть и не удалось получить полный годовой ассортимент продовольствия — не хватало многого насущно необходимого, но некоторые продукты оказались в значительном количестве. Так, например, у нас остались мука, соленая треска, сгущенное молоко, сахар, чай, перец, табак. Табак был «замечательный». Мы называли его «„Казбек", от которого сам черт сбег», настолько он был ядовито-крепким. Вот на эти-то продукты плюс небольшое количество денег в значительной степени и был построен «Персей».

Небольшие запасы спирта, который в те времена расценивался как золотая валюта, мы использовали только для поощрения за особо хорошую, срочную или трудную работу.

Так и заключался договор, к примеру сказать, о восстановлении главной машины: столько-то миллионов деньгами, столько-то пудов муки, столько-то килограммов сахару, перцу, чая, табака. А кроме того, еще оговаривалось, что если машина на испытаниях будет работать отлично, то на всех работников выдадут некоторое количество спирта.

В те трудные годы наши продукты имели решающее значение: для постройки «Персея» мы могли заполучить

хороших работников, которые охотно брались за любое дело и выполняли его не считаясь со временем.

Только для нас было довольно трудно оформлять все эти финансово-материальные операции.

Как правило, за механизмы и материалы, добытые в результате демонтажа старых кораблей, мы ничего не платили. Иногда составляли акт, иногда выдавали расписку, а чаще всего ничего этого не делали. Имущество, приобретенное таким образом, прямо доставляли на «Персей» или в мастерские для ремонта. А за разборку, транспортировку и ремонт платить приходилось. Но и транспорт не вызывал в те времена особых осложнений. Когда совсем не было денег на извозчика, мы получали лошадь в какой-нибудь городской организации и сами грузили и возили.

Было бы несправедливым считать, что «Персей» построен только благодаря энтузиазму сотрудников Морского научного института. Все учреждения Архангельска принимали посильное участие в его строительстве. И в этом заслуга Ивана Илларионовича Месяцева. Через Архангельский губисполком, губком РКП(б) и местную печать он сумел многих заинтересовать и убедить в необходимости создать первое в Советской Республике специальное научно-исследовательское судно. Он сумел убедить руководящих работников в том, что важно систематически и планомерно изучать северные моря, с которыми так тесно связана экономика Архангельской губернии, простирающейся до побережья Ледовитого океана и его островов. О постройке и задачах «Персея» знали рабочие судоремонтного завода, моряки, все население Архангельска. И даже служащие архангельского трамвая оказывали нам содействие. Кондукторши, несмотря на особенности характера работников этой профессии, относились к нам

доброжелательно, всех знали в лицо и называли «Персии».

— Ну что, персии, опять денег нет? Уж езжайте так, в другой раз заплатите.

«Заячьи» поездки были нам все-таки не особенно приятны. И вот после моего визита в управление городского трамвая мы получили удостоверения на право проезда на передней площадке. Теперь мы могли широко пользоваться транспортом даже в периоды полного безденежья и, что особенно важно, провозить некоторые грузы.

Не угнетало нас и отсутствие зарплаты. Правда, иногда бывало весьма трудновато, не хватало на курево, и все мы, в том числе и Иван Илларионович, снисходили до махорки. Мы имели по одному матросскому костюму, с которым обращались весьма бережливо. У Лариёна (так мы за глаза называли Ивана Илларионовича) был единственный штатский костюм неопределенного серо-коричневого цвета с сильно обтрепанными внизу брюками. Зимою и он, и все мы носили полушубки, а летом брезентовые плащи, которые после дождя становились жесткими, как фанера. Купить что-либо из одежды мы не могли себе позволить.

А жизнь казалась нам прекрасной!

Как-то раз, когда наше положение стало совсем бедственным, Месяцев добился средств на выплату нам зарплаты. В один прекрасный день нам выдали ее и, как мне помнится, не только за один месяц. Было ли это несколько сотен тысяч или десятков миллионов рублей, я теперь уже не помню. Да и не важно, сколько нулей проставлялось тогда на кредитных билетах. Во всяком случае это была значительная сумма, на которую мы могли бы купить необходимые вещи и некоторое время даже безбедно жить.

Деньги мы получили вечером, расписались, как полагается, в ведомости «кассира» Старостина и,

почувствовав себя богачами, стали составлять на завтра список покупок. Но надо же было так случиться, что утром объявилась совершенно срочная необходимость каких-то платежей по персейским работам, а денег на это не было. И Старостин отобрал у нас утром зарплату, полученную накануне вечером. Отдавая должное его доброте, скажу, что он оставил каждому на папиросы и на один билет в кино.

Из рассказанного можно понять, что жили мы весьма скромно, а вернее бедно.

В. М. Голицын в 1923 году.

В. М. Голицын в 1923 году.

Иногда в свободные вечера, усевшись поближе к печке, мы читали по очереди вслух. Голицын особенно любил читать что-нибудь юмористическое Марка Твена. В нашей комнате стояла большая изразцовая печь,

которая могла сожрать массу дров. Но топили мы ее экономно, на избыток тепла не жаловались, а под утро даже мерзли. Дрова покупали, но привозили, пилили и кололи их сами, аккуратно складывая под окнами в штабель.

Стали мы замечать, что они исчезают быстрее, чем мы хотели бы, — кто-то еще пользуется ими. Доставались они нелегко, и решили мы изобличить вора. Уж не меня ли грешного надоумил Марк Твен… Взяли полено, просверлили по торцу дыру, натолкали туда пороху, забили деревянной пробкой и замазали смолой. Отметили это полено и строго-настрого наказали кухарке его не трогать.

Прошло довольно много времени, и наша проделка стала забываться. Однажды, вернувшись после работы домой, мы застали испуганную и заплаканную кухарку. «А обеда-то нет, — запричитала она сквозь слезы, — растопила я плиту, начала стряпать, расставила кастрюли, да, спасибог, вышла из кухни в чулан. А тут в кухне как трахнет, что из ружья. Бросилась я обратно, смотрю — дверка плиты выбита, поддувало тоже, горящие поленья и угли разбросаны по кухне. Батюшки ты мои-и-и-и… Я скорее залила их водой из ведра да бежать, боялась, как бы опять не трахнуло… Хорошо еще, что я в чулан вышла, а то и меня бы пришибло. Не пойму, что случилось с плитой», — недоумевала кухарка, снова пустившись в слезы.

Мы тоже удивлялись и недоумевали. Кухарка с перепугу сильно преувеличивала трагичность события. Пороху мы положили совсем мало, и ничего серьезного произойти не могло.

Если говорить честно, то виноват был в этом происшествии, конечно, Марк Твен! Его метод явно себя не оправдал.

На другой день пришлось звать печника, тем дело и кончилось. Я уже рассказывал, что зимой нам частенько

приходилось превращаться в возчиков. Мы с Володей Голицыным любили и охотно выполняли кучерские обязанности. Было приятно снежной архангельской зимой прокатиться на санях, да подальше.

Как-то раз отправились мы на двух лошадках на лесопильный завод по другую сторону Двины за тесом. С собой, особенно в дальние поездки, мы обычно брали коротенькие двенадцатизарядные карабинчики «винчестер». Не помню, была ли в этом необходимость или нет, но карабинчики нам очень нравились.

Погрузили мы на лесозаводе тес и под вечер отправились обратно, рассчитывая скоро быть дома. Но на пути нас подстерегало неожиданное препятствие. Днем по Двине прошел ледокол и теперь незамерзшая «майна» отрезала нас от города. Кроме нас, перед майной были еще двое саней и группа мужиков. Что делать? К счастью, майна оказалась неширокой, к тому же забитой крупными обломками льда. И мы решились на рискованное предприятие: настелить через майну доски, перевести лошадей и перетащить сани. Почему-то мы вообразили, что раз нарушена дорога в город, то эта группа мужиков и находится здесь для того, чтобы организовать переправу. Володя обратился к ним с просьбой помочь устроить зыбкий мост, но они посоветовали вернуться назад и подождать, пока майна за ночь замерзнет.

— Но ведь мы из города, куда же нам деваться, — сказал Володя.

— А нам-то что, — довольно грубо ответил один из мужиков.

Володя пробовал его увещевать, доказывая, что это не частный груз, а государственный, а лошади горкомхозовские, но ему ответили еще большей грубостью. И тут совершенно неожиданно всегда добродушный Володя вдруг преобразился, глаза засверкали гневом (это хотя и избитое выражение, здесь

оно очень уместно). Держа в руке «винчестер», он стал уже не просить, а требовать помощи. Увидев, что дипломатические отношения осложняются, я оставил лошадей и подбежал к Володе.

По-видимому, вид двух здоровых вооруженных матросов сразу изменил направление переговоров в благоприятную для нас сторону, мужики помогли нам настелить доски и перетащить сани. А лошадей с замиранием сердца мы уже сами перевели по хлюпающим доскам. Потом и мужики перевели своих лошадей по нашему примеру, после чего перетащили сани и даже помогли погрузить наши доски.

Все поехали в Архангельск, и в пути выяснилось, что они такие же приезжие, как мы, а не бригада для оказания помощи при переправе, как мы вообразили вначале. Однако это недоразумение вызвало прилив энергичной настойчивости Володи и помогло нам добраться до дому.

В конце лета 1922 года наступил знаменательный день — испытания главной машины на стенде. Сверкая сталью и медью, стояла она на фундаменте в механическом цехе судоремонтного завода и казалась очень высокой. От заводской магистрали к ней подключили пар. Волков и Елезов в нервно-приподнятом настроении хлопотали вокруг машины: смазывали, проверяли подтяжку, хотя все давно было смазано и подтянуто.

Волков выглядел еще более мрачным и насупленным, Елезов еще больше суетился, шумел и хвастал.

— Во, гляди-ко, машина совсем как новая, вот увидите, как пойдет, как в катанцях!

— А ты сначала запусти, а потом хвастай, — бурчал в ответ Волков.

— А ну-ко пусти, суетня, — отстранил он Елезова и встал у маховика пускового клапана.

— Продуй еще раз, пусть получше прогреется.

Продули. Волков медленно повернул маховик. Все молчали. В наступившей тишине раздалось шипение пара. Повернул больше. Машина как бы дернулась и сделала пол-оборота. Открыл пар больше — безрезультатно. Быстро перекрутил кулису на задний ход. Машина опять дернулась, сделала пол-оборота и стала. Волков молча закрыл клапан. Молчал и побледневший Елезов. И мы все тоже молчали, удрученные, разочарованные. «В чем же дело, как будто все должно быть в порядке», — недоумевали механики. Они смотрели на машину, долго совещались, разговорился даже Волков. Наконец по каким-то своим соображениям решили перебрать золотник. И оказалось, что в нем что-то не так было собрано. Пошумели, поругались, выясняя, кто виноват, и быстро установили золотник на место.

— Ну, Елезов, ты, может быть, счастливее меня, — пробурчал Волков, — становись к управлению.

Приумолкший и посерьезневший Елезов встал, приоткрыл клапан. Зашипел пар. Повернул больше. Машина тронулась и медленно сделала оборот, потом другой. Лицо Елезова просветлело, он прибавил пар, машина завертелась быстрее, еще быстрее…, и он довел машину до нужного числа оборотов. Закрыл пар. Повертел маховик кулисы, снова дал пар, и машина послушно завертелась на задний ход.

Расплылся в улыбке даже угрюмый Волков.

— Дай и мне, — сказал он Елезову, став вместо него к управлению.

Они погоняли машину, прослушивая ее, как больного. Крутилась она действительно бесшумно, «как в катанцях».

Остановили машину. Проба кончилась. Механики вытерли вспотевшие лица. Взволнованный и растроганный Иван Илларионович обнял и расцеловал

Волкова и Елезова. Мы тоже обнимали их, трясли им руки, поздравляли. Для нас это был радостный день! Мощная машина с погибшего судна, пролежавшая на дне Северной Двины около 6 лет, теперь ярко сверкает металлом, пышет жаром, быстро крутится ее коленчатый вал.

Вечером на Вологодской улице по морскому обычаю мы отпраздновали это событие вместе с Волковым, Елезовым, вместе со слесарями и рабочими, принимавшими участие в восстановлении машины.

На другой же день машину начали разбирать и подготавливать для установки в корпусе «Персея». Паровой котел и водяные танки были уже на месте. Фундамент под машину тоже изготовили и установили, когда работали плотники. Тогда же ввели дополнительное ледовое крепление — толстенные бимсы, распиравшие борта на уровне ватерлинии и прикрепленные к ним широкими кокорами. Поставили также дополнительные пиллерсы, чтобы подпирали палубу в месте установки тяжелой траловой лебедки. По ватерлинии корпус обшили ледовым поясом — толстыми дубовыми досками. Форштевень и развалы от него в сторону скул, по дубовой обшивке, обили железными шинами.

В общем все работы по корпусу были в основном закончены. В предстоящую зиму 1922-23 года на «Персее» должны были хозяйничать механики, машинисты, слесари, электрики и монтировать всевозможные механизмы.

Еще во время работ по корпусу, когда на «Персее» орудовали корабельные плотники и столяры, сдружились мы с конопатчиком Андрюшей Шестаковым. Небольшого роста, коренастый, необычайно широкий, с руками что твоя лопата, всегда просмоленными, с окладистой рыжей щетинистой бородой, с лицом

обветренным и красным Андрюша являл собою образец настоящего помора-кораблестроителя. Мастер он был замечательный: разговаривая с вами и не глядя на руки, мог так проконопатить паз палубы, что казалось, будто его прострочили на швейной машине. Отличался он исключительным трудолюбием, благожелательностью, добрым и веселым нравом. По-видимому, эти черты его характера привлекли к нему сначала Володю Голицына, а потом и всех нас. В Володиных альбомах часто встречается характерная фигура Андрюши, которая в ширину кажется больше, чем в высоту.

Андрюша Шестаков.

На какой-то из зимних праздников он пригласил нас к себе в гости. Жил он в деревне под Архангельском, в высоком просторном доме с чисто выструганными стенами и полом, покрытым домоткаными пестрыми

дорожками. Обувь оставляли у порога, а в избе все ходили в толстых шерстяных носках.

Он прислал за нами свою лошадь, и мы, Иван Илларионович, Володя Голицын, Миша Афанасьев и я, к нему поехали. Угощали нас пельменями, многочисленными пирогами с рыбой, брусникой, морошкой и вкусной крепкой брагой. Стол «ломился от всяких яств» и в свете нашей скудной жизни казался роскошным. Гости немного захмелели, развеселились, пели поморские песни, плясали. Особенно интересен был в пляске Андрюша. Он скорее как-то топтался, впрямь как заправский медведь у поводыря.

На танец, вернее на пляску, кавалера приглашала девушка — нетанцующие сидели на широких лавках, устроенных вдоль трех стен избы. Отказываться от приглашения девушки нельзя, чтобы ее не обидеть. В ожидании, когда начнется танец, к избравшей тебя даме нельзя было относиться безразлично, ей следовало оказывать знаки внимания, иначе означало бы, что она тебе не нравится и это могло обидеть ее еще горше.

Благодаря общительности Володи Голицына мы быстро освоились в обществе поморов. И, конечно, плясали, как могли, пожалуй, не хуже других. В общем и гости, и хозяева остались довольны, вечер можно было считать удавшимся на славу.

В розвальнях на душистом сене по широкой заснеженной Двине возвращались мы ночью из гостей в Архангельск. Ярко светила луна, окруженная радужным кольцом. Переливавшиеся в небе нежные цвета полярного сияния меркли в свете луны. Ночь была морозной. Иван Илларионович красивым баритоном пел какие-то старинные казацкие песни. Жизнь казалась нам прекрасной. Разве забудешь такие дни своей молодости!

Но не забываются и комические происшествия. Я уже говорил, что жили мы очень скромно, но это нисколько

не уменьшало нашу жизнерадостность.

Однажды все с тем же Голицыным шли мы из города в Соломбалу, к месту стоянки «Персея». Сокращая путь, мы направились вдоль причалов по крепкому зимнему льду. Стоял чудесный солнечный день, в воздухе чувствовалась весна, мы весело болтали, и настроение у нас тоже было весеннее. И вдруг мой собеседник стал на глазах уменьшаться. От неожиданности я не сразу понял, что происходит, но тут же сообразил и протянул ему руку — Володя провалился в промоину.

— Тащи меня скорее, — закричал он, — синька в кармане!

И все-таки он успел окунуться выше кармана. Я помог Володе выбраться на лед, и мы побежали к «Персею», благо до него было недалеко. Размокшая синька потекла по брюкам, серые валенки постепенно синели, а на снегу оставались синие следы. Бежать было трудно — так нас обоих разбирал смех.

Вечером Володя изобразил происшествие в карикатуре.

Я привел этот небольшой комический инцидент не потому, что сладко вспомнить молодость. Просто синька, упомянутая в нем, играет большую роль в истории исследования Арктики. Володя купил ее в городе, чтобы приготовить ярко-синюю масляную краску. На черной дымовой трубе «Персея» укрепили широкий белый пояс. На этом белом поясе надо было.., но об этом неуместно говорить походя, еще не обсохнув после вынужденного купания. Вернемся на Вологодскую улицу, дом 10, чтобы послушать продолжение моего рассказа.

Долгими зимними вечерами мы читали вслух не только Марка Твена, но и других писателей, особенно увлекались книгами Нансена, Толля, Пири, Скотта и других полярных путешественников. Но незаметно чтение заканчивалось общим разговором о прочитанном,

потом начинались рассказы, воспоминания и мечтания. К весне оборудование «Персея» должны были закончить, и с приближением весны все чаще разговор вертелся вокруг будущих плаваний.

Завершалась огромная работа, институт получал в собственность корабль, специально приспособленный для исследований, и мог распоряжаться им так, как этого требовала программа научных работ. Должен признаться, что нас, молодежь, больше привлекала тогда романтика плаваний в ледовитых морях и пустынные земли северных островов, чем научные проблемы.

В один из таких вечеров Володя Голицын вдруг воскликнул:

«Вот, друзья, корабль у нас будет, экспедиции тоже будут, а под каким флагом станет плавать „Персей”? Морскому научному институту надо иметь свой флаг!»

Всех нас увлекла эта мысль, началось изобретательство. Сколько было всевозможных проектов, сколько горячих споров разгоралось, но все предложения оказывались неудачными.

Голицын и тогда отличался способностью ко всяким выдумкам, и первый понравившийся всем рисунок флага сделал именно он. Надоумило его название корабля. Вот как выглядел придуманный флаг: вдоль внутренней шкаторины полотнища узкая белая полоса, на ней синие буквы ПМНИ; поле флага ярко-синее и на нем семь главных звезд созвездия Персей.

Персей — отважный мифический герой, бесстрашно отрубивший голову ужасной и злобной Горгоне. Это символ победы добра и света над злом и тьмой. Так и корабль «Персей», не боясь опасностей, должен был исследовать океан, приподнять темную завесу незнания.

Из бумаги Голицын сделал макет флага. Он оказался красивым, получил всеобщее одобрение и был принят

как экспедиционный вымпел и как эмблема на обложке печатных изданий трудов института.

Под этим звездно-синим вымпелом «Персей» ходил в далекие плавания, этот вымпел развевался на его мачте в портах Норвегии, в фиордах Шпицбергена, в Карском море, у берегов Земли Франца-Иосифа, Гренландии, Ян-Майена.

Преемником Плавморнина стал Институт морского рыбного хозяйства и океанографии. Его многочисленные исследовательские корабли плавают теперь у Ньюфаундленда и африканских берегов, в Девисовом проливе и у побережья Южной Америки под тем же флагом.

Давным-давно, в плавании «Персея» в 1924 или 1925 году, за столом кают-компании родился гимн «Персея», который пели на мотив популярной песни времен революции «Мы кузнецы отчизны новой»:

На звездном поле воин юный
С медузой страшною в руках,
С ним вместе нас ведет фортуна
И чужд опасности нам страх.
Сквозь зыбь волны открыт «Персею»
Весь тайный мир морского дна,
Вперед, «Персей», на норд смелее —
Земля там Гарриса видна…
В тумане слышен вой сирены
И плещут волны через борт,
Слепит глаза седая пена,
А все ж у нас на румбе норд.
Пусть шторм нас девять дней швыряет
И в клочья рвет нам кливера,
Мы путь на север направляем —
Тверда штурвального рука.
Со всех сторон стеснились льдины,

Грозят «Персея» раздавить…
Дрожит весь корпус — миг единый,
Еще удар, и путь открыт.
Нам с кромки льда тюлень ленивый
Кивает круглой головой…
Скорее, штурман, мимо, мимо,
На север путь мы держим свой.
И вымпел гордый пусть «Персея»,
Рой звезд и неба синева,
Над всем полярным миром реет
Сегодня, завтра и всегда…

С. В. ОБРУЧЕВ

Последняя строфа этого гимна оказалась пророческой. «Персея» — этого замечательного корабля, первенца советского научно-исследовательского флота, вошедшего в историю океанографии, давно уже нет. Но на мачтах кораблей, продолжателей начатого им дела, до сих пор развевается звездно-синий вымпел, поднятый на «Персее».

Стало историей трудное и славное прошлое, и мало кто из плавающих теперь под этим вымпелом знает, что придумал его зимним вечером 1922 года Владимир Михайлович Голицын.

А синька понадобилась ему тогда, 50 лет назад, для того чтобы на белой полосе, опоясывающей черную трубу «Персея», впервые изобразить звездный вымпел.

Корабль нужно было не только построить, но и обеспечить приборами. Океанографические инструменты приходилось тогда изготовлять кустарным путем. В соломбальской кузнице заказали рамы для драг и тралов Сигсби; это были чрезвычайно простые, чисто

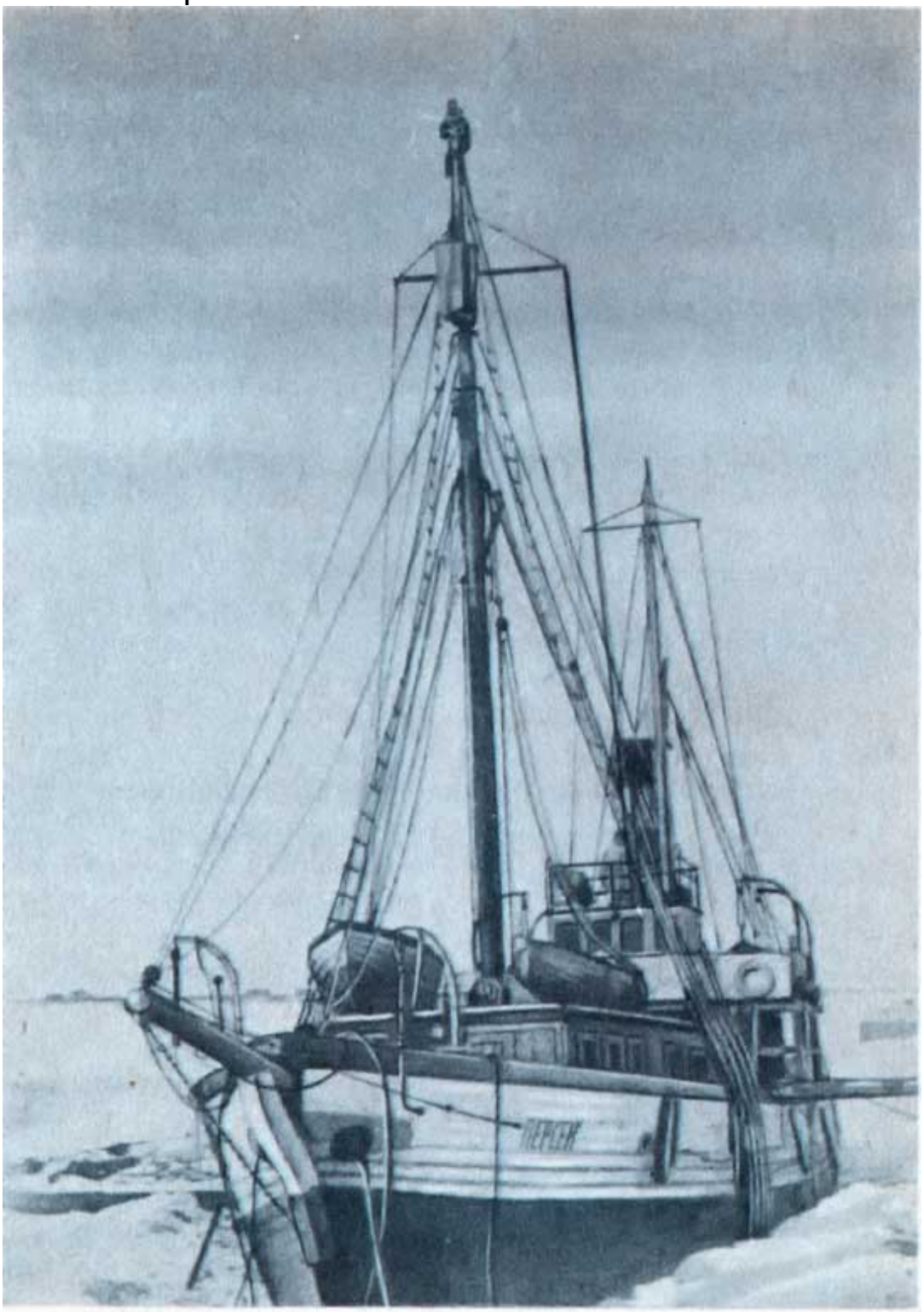
кузнечные конструкции. Гораздо труднее обстояло дело с батометрами — не было ни одного экземпляра для образца. Стали искать чертежи. В немецком издании работ Фритьофа Нансена нашли хорошие рисунки батометра его системы с описанием. По ним заказали батометры в кустарной мастерской, которая находилась в маленьком домике на берегу Двины. Он стоял в саду под березами, среди кустов буйной черемухи. Я любил бывать в этом уютном уголке. Молоденькая дочь мастера была ко мне расположена, поэтому наблюдение за изготовлением батометров с моей стороны было самое внимательное. К тому же в этом домике меня всегда угощали чаем с молоком и замечательными архангельскими шанежками.

Батометры изготовлялись из листовой меди и спаивались оловом. В тесном сотрудничестве мастер и ученый создавали первый экземпляр. Без рабочих чертежей затруднений было много, ведь мы сами никогда не видели батометра Нансена. В конце концов осилили и выпустили «серию» из 10 батометров. Приборы получились очень легкие и удобные в обращении. С ними мне пришлось потом работать на «Персее» 10 лет. Я предпочитал их появившимся позднее батометрам заводского изготовления, очень берег и не утопил ни одного. Жаль, что ни один из них не сохранился до наших дней.

К началу зимы 1922-23 года установили главную машину, динамо-машину, помпы, донки, холодильник и прочие вспомогательные механизмы. По каютам и лабораториям протянули трубы, поставили радиаторы, ванны, зажгли люстры, включили вентиляторы. Судно приобретало жилой вид.

Знаменательным для нас днем были швартовые испытания, когда винт «Персея» сделал первые обороты, а потом забурлила вода под кормой, туго

натянулись тросы и корабль, казалось, готов был сорваться с привязи.



«Персей» у стенки на Северной Двине.

«Персей у стенки на Северной Двине.

Мы покинули нашу квартиру на Вологодской улице и переселились на судно, чтобы быть поближе ко всем работам. И с первого же дня стали придерживаться строгого распорядка судовой жизни. Уже была нанята часть команды, стояли вахты, отбивались склянки. На камбузе орудовали кок и юнга, в кают-компании хозяйничал буфетчик и строго по расписанию подавались обед, ужин и чай.

В машинном отделении жужжала динамо, ритмично пыхтели помпы, весь корпус слегка вибрировал. «Персей» жил!

В день пятой годовщины Великой Октябрьской революции в весьма торжественной обстановке на «Персее» подняли кормовой государственный флаг.

Наша мечта близилась к осуществлению!

Месяцев полагал, что наша жизнь (его молодых помощников) будет тесно связана с кораблем многие годы. Поэтому постоянно плавающие сотрудники в случае нужды должны уметь подменить любого из членов команды. По его указанию мы научились пользоваться лебедкой и брашпилем, могли пустить в ход трюмную, пожарную и питательную помпы, умели подшуровать уголь и подпитать котел. По выходе в море нас обучили спускать шлюпки, управлять вельботом, ставить паруса, стоять в руле и иметь достаточное представление о методах кораблевождения и прокладке курса на карте.

К сожалению, пожелание Месяцева осуществилось не для всех. Совсем молодым умер М. В. Афанасьев, потерялся след Н. В. Кузьмина, по стезе художника пошел В. М. Голицын, только А. Д. Старостин и я остались верны морю и многие годы плавали на

«Персее». Морские навыки, полученные в молодые годы, очень пригодились нам.

В связи с набором первой команды «Персея» я не могу удержаться от рассказа о двух своеобразных личностях, хорошо известных всем морякам Севера. Ни я, никто другой не запомнили их фамилий, может быть, известных только в отделах кадров. А так все знали их по прозвищам Король и Райкомвод. Переплавали они решительно на всех сдуах на Севере, начиная от пассажирских пароходов, больших грузовиков и кончая портовыми буксирами, но нигде подолгу не задерживались, быстро списывались на берег, рассорившись с капитаном по какому-нибудь самому пустячному поводу. Король был чрезвычайно обидчив. Служили они только вместе, могли работать матросами и кочегарами, масленщиками и камбузниками и даже поварами. Но только вместе — вместе поступали, вместе и уходили. Зачислившись на очередное судно, они являлись двольно прилично одетыми, со всем своим багажом, состоящим из крохотного узелка. Никакого имущества они не имели, не было у них ни квартиры, ни семьи. Я не могу назвать их пропойцами, службу они несли исправно, в рабочее время никогда не бывали нетрезвыми. Но как только получали зарплату, исчезали с судна дня на два и спускали все до копейки.

На «Персей» зачислили Короля поваром, Райкомвода камбузником. Король неплохо готовил, руководил оснащением нашего камбуза, кубом, посудомойкой и прочей кухонной техникой и обладал склонностью к чрезмерной изобретательности. Как и повсюду, находясь в мрачном настроении после очередной получки, он поссорился с Месяцевым, насколько я помню, именно на почве своего изобретательского зуда. С видом незаслуженно оскорбленного он вместе с неразлучным другом Райкомводом навсегда покинул «Персей»

Никто не ведал, где и чем они жили в период между очередным зачислением на другой пароход.

Был у них на Северном флоте единомышленник-одиночка — Татищев, бывший граф. Плавал он обычно камбузником или матросом, и все его имущество заключалось тоже в маленьком узелке.

Я позволил себе отвлечь внимание читателя на этих людей только потому, что теперь таких, вероятно, не сыщешь ни на одном из морей.

Работ на «Персее» оставалось еще много. Монтировалась маленькая искровая радиостанция, переданная нам военно-морским ведомством. Заканчивалась установка траловой лебедки, траловых дуг, ваерблоков и прочего специального палубного оборудования.

К концу зимы в основном все было уже закончено, сшиты паруса, установлены тяжелые шлюпбалки, на спардеке появились спасательные вельботы.

В лабораториях новые столы и шкафчики пахли лаком и линолеумом. Во всех помещениях стоял специфический приятный запах свежего дерева, смолы и масляной краски.

Наконец настал незабываемый для нас день — 1 февраля 1923 года, когда на кормовом флагштоке развевался государственный флаг, а на гафель медленно пошел большой синий вымпел с семью белыми звездами — флаг экспедиций Плавучего морского научного института. Красивым сильным баритоном, как-то особенно торжественно зазвучал гудок и эхом раскатился над скованной льдом Двиной и городом.

Здесь же на причале состоялся митинг. Горячо и страстно выступил Иван Илларионович, благодарил рабочих и технический персонал за большую и

самоотверженную работу. Выступали рабочие, механики, представители губисполкома, губкома РКП(б).

Действительно было сделано большое дело. В трудное время весьма ограниченных технических возможностей вступило в строй новое, хорошо оснащенное судно. Это был первый корабль, построенный на Севере при Советской власти. И особенно знаменательно то, что этот первенец нового флота был научно-исследовательским судном.

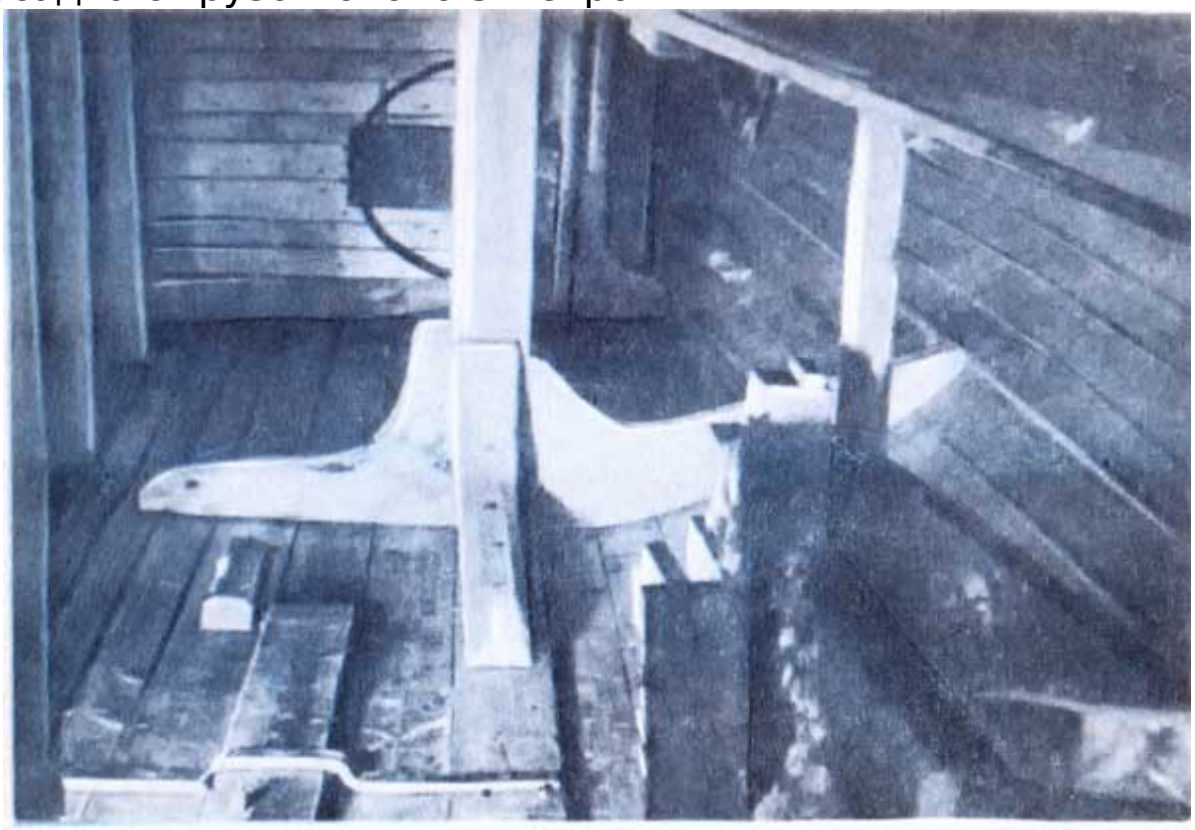
Мне кажется, что небезынтересны будут описания и технические данные первого научно-исследовательского корабля.

Я уже упоминал, что корпус «Персея» строился корабельным мастером В. Ф. Гостевым по норвежским чертежам. Проекты и чертежи «Персея» как экспедиционного судна разработали архангельские инженеры В. П. Цапенко и А. С. Воронич.

Главная машина и котел ремонтировались под наблюдением Воронича, а за достройкой и оборудованием судна следил Цапенко. В. П. Цапенко, став постоянным консультантом Морского научного института, знал о весьма скромных его средствах и бесплатно наблюдал за работами на «Персее».

«Персей» был шхуной зверобойного типа, приспособленной для плавания во льдах, общим водоизмещением 550 тонн. Форма корпуса — по морской терминологии — обводы — была примерно такой, как у «Фрама». При сжатии льды выжимали его на лед. Такие обводы необходимы кораблю, предназначенному для плавания во льдах, в открытом море делают судно подверженным большой качке. «Персей» качало очень сильно, в хороший шторм его запросто валило на борт до 45 градусов. Деревянный корпус имел сплошной набор, очень толстые шпангоуты стояли почти вплотную один к другому. И наружи и изнутри набор шпангоутов

был обшит толстыми высокосортными сосновыми достками. Кроме того, корпус по ватерлинии покрывал пояс дубовых досок, которые предохраняли сосновую обшивку от повреждения льдами. Форштевень и скулы окованы железными шинами. Внутри корпуса на уровне ватерлинии были дополнительно введены 17 толстенных ледовых бимсов с мощными кницами. Форштевень сделан с большим наклоном, чтобы мог взбираться на лед. Корма была яхтенного типа с нависающим подзором. Руль был стальным, очень массивным, высоким и узким, с толстыми дубовыми накладками снаружи. Длина «Персея» по палубе равнялась 41,5 метра, ширина в средней части 8 метрам; средняя осадка с грузом около 3 метров.



Айсбимс «Персея».

Айсбимс «Персея»

Корабль был двухмачтовым, имел гафельное вооружение и далеко выстреленный бушприт. Он нес паруса: кливер, стаксель, трисель и грот. На фок-мачте была установлена наблюдательская бочка. В лабораторной рубке, построенной на носовой палубе, размещались 5 лабораторий и библиотека. В кормовой надстройке находились гидрологическая и гидрохимическая лаборатории, кают-компания, камбуз, радиорубка, баня и каюты капитана, старшего помощника и старшего механика. На передней части этой рубки возвышались штурманская, рулевая, а над ними компасный мостик. Под главной палубой в носовой части размещались каюты, штурманов, механиков, радиста и научного состава, очень маленькие, двух- или четырехместные, с двухъярусными койками, и только каюта начальника была одноместной. Так как борта при сплошном наборе были очень толстыми (около 40 сантиметров) и прорезать иллюминаторы не представлялось возможным, каюты освещались узенькими стеклянными палубными призмами. Относительно светло бывало в каютах только в ясные солнечные дни.

Вентиляция кают была принудительной, свежий воздух подавался электрической турбиной по трубам.

Кубрик верхней (матросы) и нижней (машинной) команды находился в кормовой части корабля. Всего было 40 жилых мест для экипажа (24 для команды, 16 для научного состава).

На баке для подъема якорей стоял паровой брашпиль, им можно было действовать и вручную. У передней стенки кормовой рубки была установлена большая паровая траловая лебедка. Над ней висел судовой колокол. На средней палубе по левому борту стояла первая траловая дуга, а ближе к корме, за дверью кают-компании, — вторая.

На практике выяснилось, что большим тралом на двух ваерах работать нецелесообразно. Стали запускать малый трал на одном ваере с уздечкой, а кормовую траловую дугу и лишние ваерблоки сняли.

Трал Сигсби, драги и другие тяжелые приборы опускали со второго барабана лебедки на тонком тросе через блок на гике, выведенном за борт.

Первоначально на правом борту устроили откидные лотовые площадки, а на палубе установили небольшие электрические лебедки для работы с батометрами и планктонными сетями. Однако даже при среднем волнении корабль так качало, что откидные площадки окунались в воду, и работать с них было нельзя.

И все эти установки перенесли на корму, там поставили электрическую вьюшку Томсона и вторую небольшую лебедку кустарного изготовления для подъема сеток и грунтовых трубок. Во время работы лебедка сильно гудела, и мы прозвали ее «трамваем».

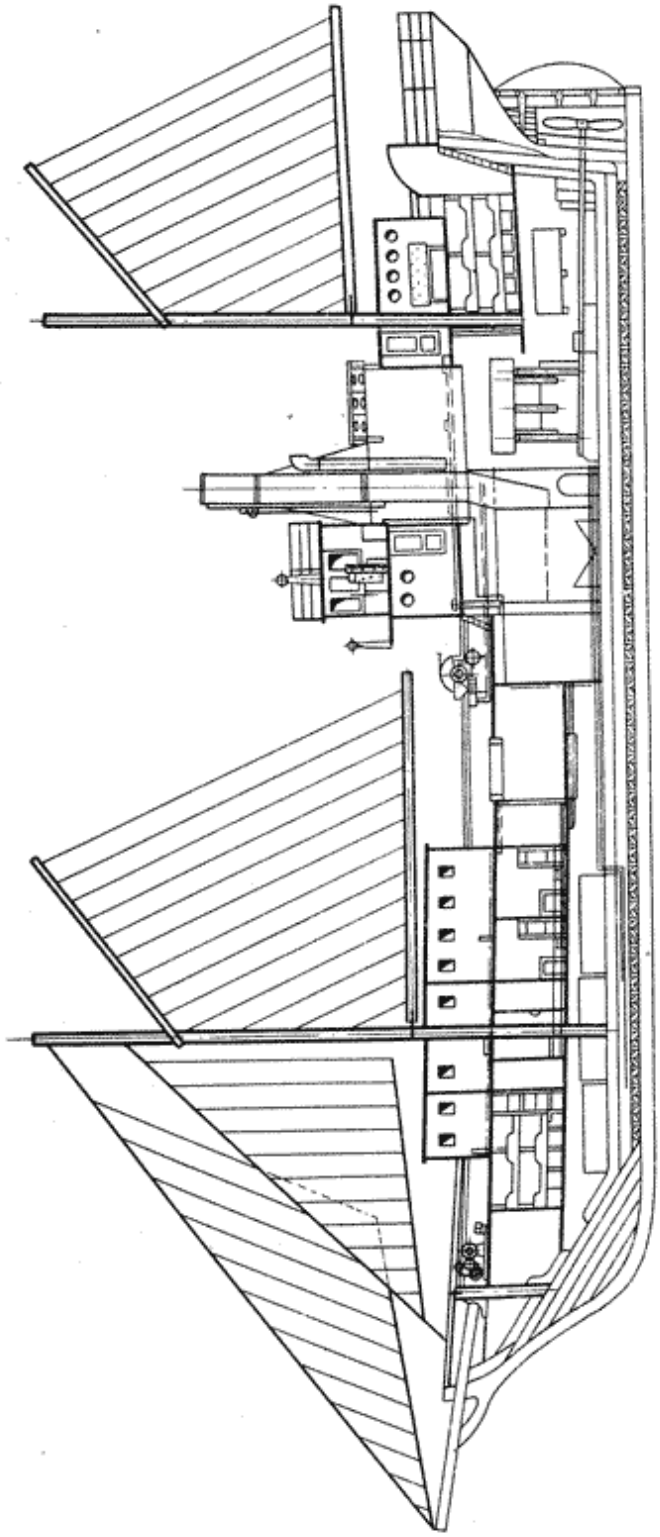
Подзор кормы нависал над водой, и приборы при спуске и подъеме не бились о борт корабля даже при значительной волне и свежем ветре, а в случае необходимости и во время шторма, если становились носом на волну и подрабатывали машиной.

Главная паровая машина «Персея» тройного расширения, построенная в Гулле заводом «Амос и Шрютт», имела мощность 360 лошадиных сил. В машинном отделении были установлены две динамо-машины, поршневая и турбинная. Впоследствии поршневую демонтировали и вместо нее поставили динамо-машину с шестисильным двигателем Болиндера.

Не считая циркуляционной, в машинном отделении имелось четыре помпы разного назначения, но все они в случае аварии могли переключаться на водоотлив.

Паровой котел, снятый с «Могучего», — горизонтальный, цилиндрический, огнетрубный, двухтопочный, диаметром три метра — был изготовлен

заводом «Амос и Шрютт» в 1914 году. Расход угля при полном ходе и работе всех вспомогательных механизмов составлял около 6 тонн в сутки. Угольный бункер вмещал 85 тонн. Уходя в экспедицию, обычно забивали углем верхний и нижний трюмы, куда вмещалось еще 75 тонн. Снаряжаясь в дальние длительные плавания, брали уголь прямо на среднюю палубу, а иногда еще в мешках на бак. Таким образом, мы могли взять 180-185 тонн, то есть на 30-32 ходовых суток. Учитывая остановки на станциях по нескольку раз в день для производства научных наблюдений (в дрейфе расход угля значительно снижался), заходы на полярные острова для разборки полученных материалов и профилактики механизмов, мы могли рассчитывать на два месяца плавания.



Продольный разрез «Персея».

Гораздо хуже обстояло дело с пресной водой. На «Персее» было 7 цистерн. Из них 6, уложенных на днище под жилыми каютами в носовой части судна, предназначались для питания котла, а одна, расположенная под камбузом, для питьевой воды. Общая емкость всех танков составляла 37 тонн. При среднем суточном расходе до двух тонн этого запаса хватало не более чем на 16-17 суток. По этой причине во время плавания приходилось обязательно заходить куда-нибудь за пресной водой.

Такие заходы в большинстве случаев доставляли нам большое удовольствие, они вносили приятное разнообразие в нашу монотонную жизнь. За многие годы плаваний мне удалось побывать почти во всех заливах Новой Земли, Шпицбергена, даже на островах Короля Карла, Надежды, всюду, где в море впадает хотя бы небольшая речка или есть возможность найти пресную воду.

Зачастую погрузить и доставить воду на судно было довольно трудно. Хорошо, если в устье речки мог войти наш спасательный вельбот, оборудованный воздушными ящиками для непотопляемости. Его просто кренили на борт, зачерпывали воду чуть не до планшира и на веслах шли к судну. Хуже обстояло дело, если речка оказывалась слишком маленькой или нужно было брать воду из ручья или озера. Тогда мы прибегали ко всяким ухищрениям. На берегу, возможно повыше, ставили бочку, в дно которой вделан патрубок. На него натягивали конец пожарного шланга. Дальше шланг протягивали к берегу, на воде он поддерживался спасательными кругами. Воду носили шайками и ведрами, иногда издалека, сливали в бочку, и она бежала по шлангу в вельбот, стоящий на якоре в некотором удалении от берега. Специально для этой цели на корабле имелся большой запас шлангов.

Трудная это была работа, выполнял ее повахтенно весь экипаж и иногда не одни сутки.

В плавании соблюдался жесткий режим экономии пресной воды. Из всех кранов, исключая камбуз, бежала забортная морская вода. Умывались только соленой водой. Хорошо, если раздобудешь баночку пресной, чтобы почистить зубы. Тогда можно было хоть как-нибудь смыть с лица соль после умывания.

А как тяжело приходилось геологам и биологам, постоянно возившимся с липким морским грунтом, отмывать грязные, заскорузлые, потрескавшиеся и закоченевшие на холоде руки соленой морской водой.

На «Персее» имелась ванная и баня, но во время плавания туда подавалась только морская вода. После такого, с позволения сказать, мытья на теле выступал белый налет соли, а уголки глаз начинало разъедать.

Но все эти неудобства нас не угнетали. Плавали, работали, мылись соленой водой и были счастливы.

Но вот «Персей» оборудован.

Весною, как только Северная Двина очистилась от льда, он вышел на ходовые испытания, проверку компасов, устранение девиации и на мерную милю. Все механизмы работали исправно, на хорошем угле корабль показал скорость до 7,5 узла.

Полностью укомплектована команда, и «Персей» стал готовиться к пробному рейсу. Но и на это кратковременное и весьма ответственное плавание, во время которого необходимо было испытать механизмы и мореходные качества нового, еще не плававшего корабля, не имелось средств.

Рейс пришлось организовать на хозяйственных началах. Месяцев договорился за соответствующую оплату доставить груз из Архангельска в Кандалакшу и из Мезени в Архангельск. Таким образом, корабль мог быть опробован и в полном грузу, и порожняком.

Уже приняли уголь, заполнили цистерны пресной водой, погрузили соль для Кандалакши.

27 июня. Все готово, можно отдавать швартовы.

Я не иду в этот короткий, но зато самый первый рейс «Персея». Обстоятельства заставляют меня ехать в Москву, сдавать в университете экзамены.

Я стою на пристани среди провожающих. Мне очень грустно. Я утешаю себя тем, что скоро пойду в первое большое плавание «Персея» далеко на север.

«Персей» медленно отходит от пристани. Вот он дал полный ход, забурлила вода под кормой, расправились и заполоскались на свежем ветру флаги — государственный на флагштоке и звездный под клотиком.

Я долго смотрел вслед уходящему кораблю.

Он пошел в море.

Мечта сбылась!

ГЛАВА 4
★★★★★★★★★★★★
Первое экспедиционное плавание в 1923 году

Итак, бункера заполнены углем, танки — пресной водой, принято продовольствие. Вымытый и вычищенный «Персей» выглядит нарядно и празднично. Но у многих, кто расстается с близкими, грустные лица. Конечно, плавание предстоит длительное, трудное и корабль еще не испытан в штормовой и ледовой обстановке.

19 августа с утра на мачте подняты экспедиционный и лоцманский флаги и экипажу сходить на берег не разрешено.

Протяжно и как-то торжественно звучит первый гудок. Родственникам и провожающим, с утра заполняющим все помещения, предложено покинуть корабль.

Отданы швартовы, медленно отходит «Персей» от Соборной пристани, разворачиваясь носом навстречу свежему северному ветру.

Звякнул машинный телеграф, его стрелка стала на «полный ход». Сильнее забурлила вода в кильватерной струе — у нас на румбе норд.

Проходя мимо судоремонтного завода, «Персей», обязанный ему своей жизнью, отсалютовал протяжным гудком.

Все больше отдаляется Архангельск, его набережная, соборы, старинное здание мореходного училища, древние арсенал и адмиралтейство. Вот и узкий, глубокий проток дельты Двины — Маймакса.

Против пограничного пункта застопорили машину. В рупор запросили у нас фамилию капитана, численность экипажа, количество груза, пункт назначения — обычные стандартные вопросы, хотя по телефону все эти сведения мы давно уже сообщили. «Проходи», — прокричали нам с вышки, и снова заработала машина.

Вот и северодвинский плавучий маяк, стоящий на якорях на баре против устья Маймаксы. Оранжево-красный, с большим черным ажурным шаром на бизань-мачте, а ночью с ярким огнем на фоке. На борту огромные белые буквы «СД». На маяке есть помещение для лоцманов, радиостанция, метеостанция.

Позже несчетное число раз видел я СД. Это последний пункт, где можно еще сдать письма. А сколько радости доставляет появление оранжевой точки на горизонте после длительного плавания. Она предвещает приятные встречи и береговые удовольствия, в том числе ванну с пресной водой. Корабли, выходящие в море, высаживают на СД лоцмана, а идущие в Архангельск, принимают его на борт. И всю навигацию в любую погоду стоит тут маяк. В осенние штормы треплют его волны, перекатываются через палубу, но лоцман должен в маленькой шлюпке перебраться на пароход или вернуться с него. Только в самые жестокие штормы, когда может сорвать СД с якорей, укрывается он за остров Мудьюгский.

Мы сдали на маяк лоцмана. И прощай надолго пресная вода!

В кают-компании обстановка изменилась. Буфетчик Федор Иванович убрал белую скатерть. На столе теперь клеенка, а поверх нее положены «скрипки», прикрепленные к столу по краям. Это деревянная решетка из реек, в гнезда которой ставят тарелки, стаканы, чайник и прочее, чтобы во время качки они не оказались на палубе.

В Белом море дул резкий северный ветер. Низко неслись рваные клочья серых облаков. Волна била в скулу, обдавая брызгами весь корабль. Но в мелководной Двинской губе еще не качало, а лишь встряхивало, как на ухабах.

В пробный рейс от Архангельска до Кеми «Персей» ходил в начале лета, когда было солнечно, безветренно. Теперь же барометр предвещал свежую погоду, а это значит — впереди серьезное испытание мореходных качеств корабля и нашей работоспособности.

Действительно, на выходе из Двинской губы сильный ветер завыл в такелаже и развел большую волну. Наши попытки начать испытания не увенчались успехом. Качало сильно, сноровку мы еще не приобрели, и у многих началась морская болезнь. Решили укрыться на рейде Трех Островов.

Начальник руководит работой экспедиции, но за безопасность плавания, за корабль и судьбу экипажа полную ответственность несет капитан.

Воспользуемся стоянкой и познакомимся с ним.

Капитаном «Персея» в первом плавании был Павел Ильич Бурков, уроженец острова Мудьюгского, где все жители Бурковы, Седуновы или Копытовы. Павел Ильич невысокого роста, худощав, крепко сложен. На обветренном смугловатом его лице выделяются рыжие усики и светло-голубые глаза. Настоящий писатель назвал бы их стальными. Плавал он с детства, и много. Взгляды на жизнь у него устоявшиеся, свои собственные, не меняющиеся. Характер имеет независимый, твердый и прямой. Капитан он опытный, человек умный, но жестковатый и в обращении иногда резкий. И вот маленькое происшествие раскрыло совсем иные черты его характера.

П. И. Бурков — капитан «Персея».

П. И. Бурков — капитан «Персея»

Однажды глубокой ночью во время стоянки у пристани я проснулся, услышав характерный звук блоков шлюпбалочных талей, затем шлюпка плюхнулась днищем о воду. Что могло случиться и зачем ночью, да еще у причала понадобилось спускать шлюпку? Я быстро оделся и побежал на звук голосов. Узнал я следующее. Капитан вышел на палубу, и послышалось ему мяуканье кошки на корме. Он предположил, что кошка, случайно забравшись на судно, могла проникнуть в камбуз. Но нет, камбуз заперт, а мяуканье где-то совсем рядом, как

будто под кормой. Взял переносный фонарь и опустил его к воде. А там, вцепившись в выступающую над водой часть рулевого пера, сидел мокрый котенок и громко орал. Этот «черствый» человек вызвал вахтенных, вместе с ними спустил спасательную шлюпку и стоял теперь в ней, прижимая к груди мокрого и дрожащего котенка, который вцепился когтями в его тужурку.

— Возьми-ко от меня утопленника да отнеси его посушиться, — сказал капитан.

Я перегнулся через борт, протянул вниз руку, и котенок, которого Павел Ильич еле оторвал от себя, так же судорожно вцепился в рукав моего бушлата. Он прижился у меня, а я назвал его Лямишкой, в память о таком же черно-белом котенке из моего далекого детства. Так я узнал, что под суровой капитанской оболочкой запрятано доброе сердце. С Павлом Ильичом у нас на долгие годы установились дружеские отношения. Его сухость и неразговорчивость объяснялись некоторой застенчивостью — раньше он плавал на военных, торговых и зверобойных кораблях и впервые попал на исследовательское судно в среду научных работников. Он еще не нашел общих с ними тем и интересов, и взаимоотношения еще не сложились. Впоследствии он вполне сжился с этой средой. Бурков был прекрасным капитаном.

И еще я хочу сказать, что за все 10 лет моих плаваний на «Персее» это был единственный случай, когда спасательная шлюпка корабля использовалась по своему прямому назначению, т. е. для спасения терпящих бедствие.

Но вернемся снова к моему повествованию.

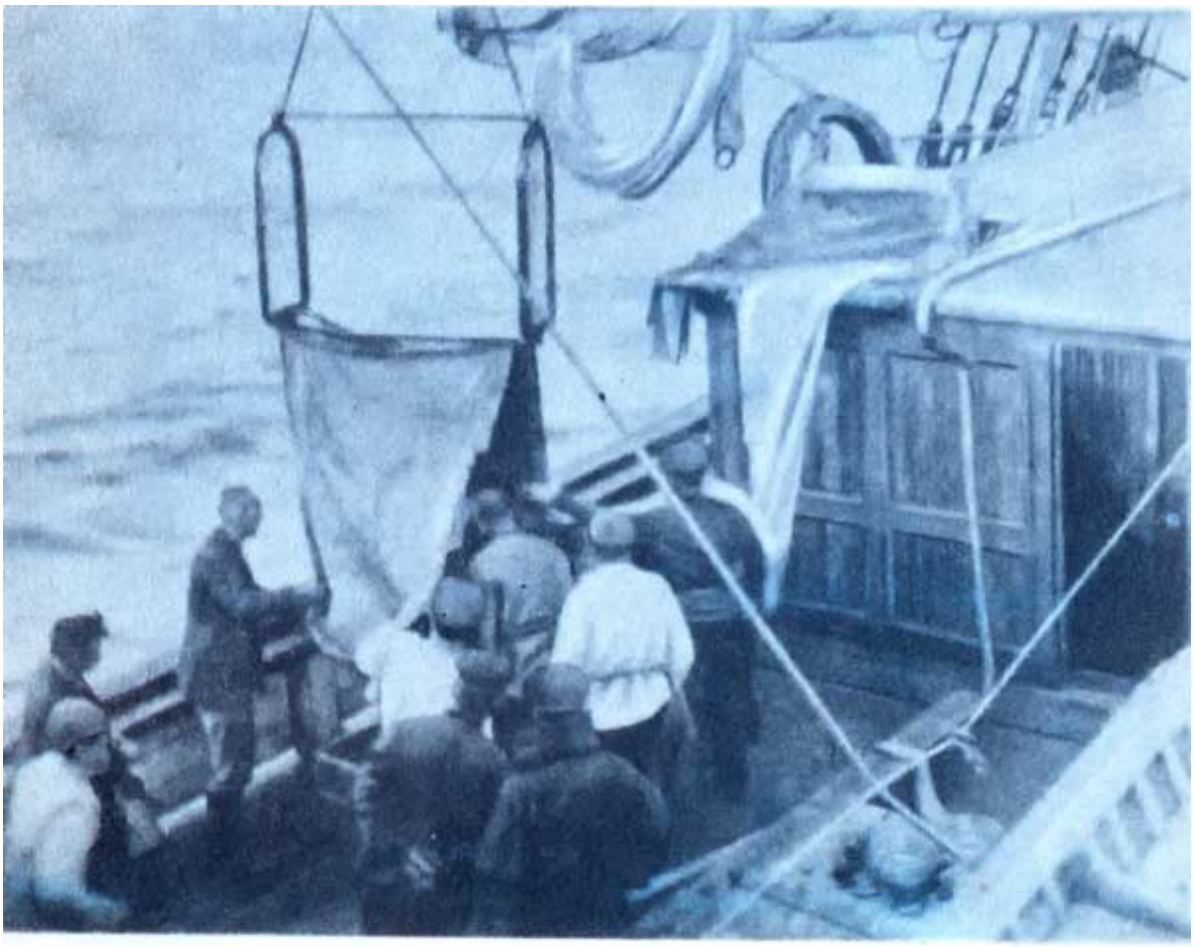
Позже работать в океане приходилось при сильном ветре и большой волне. С батометрами я справлялся и при одиннадцатибалльном шторме. В этих случаях корабль не ложился в дрейф, как это обычно делается

на океанографических станциях, а держался носом на ветер приблизительно на месте.

Ручная (впоследствии электрическая) лебедка Томсона стояла на самой корме, и это обстоятельство позволяло выполнять работы в штормовую погоду. Размах колебаний кормы судна бывал огромным, и нередко случалось, что батометр, опущенный в воду на десятиметровый горизонт, вылетал в воздух и снова с бульканьем нырял в пучину.

Волна за волной выкатывалась из-под кормы, пенящийся гребень вздымался вровень с палубой, а иногда забегал на нее. С вершины волны корма падала в ложбину с такой стремительностью, что даже у привычного человека дух захватывало. Но сделать станцию в одиннадцатибалльный шторм доставляло какое-то удовольствие, должно быть, потому что ощущалась борьба со стихией и победа над ней. Конечно, в такую погоду можно было работать только с батометрами.

Не очень-то легко устоять на штормовом ветру при такой качке, да еще навинчивать батометр на трос, перегнувшись через планшир за борт. А потом, отсчитав температуру по глубоководному термометру, записывать в книжку, брать пробу на соленость и в отдельную скляночку на свободный кислород, тут же на палубе фиксировать пробу, засасывая реактив ртом через маленькую пипетку, да так, чтобы нечаянно не набрать его в рот. И все это на мокрой и ускользающей из-под ног палубе.



Рядом с поднятым тралом Сигсби И. И. Месяцев.

Рядом с поднятым тралом Сигсби И. И. Месяцев.

Но мне очень повезло в жизни! Моим первым морским воспитателем, научившим меня крепко стоять на ногах, был строгий и требовательный Николай Николаевич Зубов. В прошлом военный моряк, в первую мировую войну — капитан второго ранга и командир быстроходного эскадренного миноносца типа «Новик», потом профессор, доктор географических наук, контр-адмирал и заведующий кафедрой гидрологии моря географического факультета Московского университета им. Ломоносова.

Ему я обязан тем, что стал гидрологом. В первом же совместном плавании он старался передать мне свой опыт исследовательской работы и воспитать настоящего морского гидролога.

Летом шторм обычно непродолжителен. Через сутки ветер стал затихать и мы, покинув малоудобный рейд Трех Островов, направились вдоль берега к мысу Святой Нос.

«Персею» предстояло выполнить разрез по 41-му меридиану, от Мурманского берега на север до кромки льдов, если будет возможно, подойти к Земле Франца-Иосифа, оттуда проделать разрез на мыс Желания и спуститься к югу вдоль Новой Земли.

Одним из первых исследователей Баренцева моря, его гидрологического режима и биологии промысловых районов был известный ученый Николай Михайлович Книпович, работавший на пароходе «Андрей Первозванный» в 1898-1901 годах. Изучая распространение Нордкапской струи Гольфстрима в восточной части Баренцева моря, он выполнял наблюдения по 41-му меридиану. В этот район атлантические воды проникали уже распавшимися под влиянием рельефа дна на отдельные струи, которые получили название «пальцев Книповича».

Распространение промысловых рыб в Баренцевом море связано с распределением теплых атлантических вод. Важно было повторить наблюдения Книповича, проверить постоянство струй, их температуру и сопоставить с данными, полученными в плавании на «Малыгине» в 1921 году. Это и была одна из задач экспедиции.

По сравнению с прежними наша экспедиция была (по программе, разработанной И. И. Месяцевым и Л. А. Зенкевичем) комплексной, т. е. на каждой станции наблюдения вели гидрологи и планктонологи, гидрохимики и зоологи, грунтовики и ихтиологи. Это

давало возможность выяснить взаимосвязи между водной средой и обитающими в море живыми организмами.

Работы по 41-му меридиану начались 23 августа в хорошую солнечную погоду. После мутноватой бутылочно-зеленой воды Белого моря приятно было опускать приборы в прозрачную голубую атлантическую воду. Белый диск Секки, которым определяют прозрачность, по мере погружения синел и исчезал из вида на глубине более 10 метров.

Регулярные наблюдения велись независимо от времени суток, тем более что ночи здесь в августе такие же светлые, как дни. Станции делали через 30 миль. На каждой измеряли глубину и температуру воды от поверхности до дна, брали пробы на соленость и гидрохимический анализ, опускали планктонные сетки разного назначения, трубку Экмана, драгу, трал Сигсби, а иногда и оттертрал.

Каждый час отбиваются склянки. Одни, сменившись с вахты, ложатся спать, другие встают. В 8 часов завтрак, в 12 обед, в 16 чай, в 20 ужин и чай, в 4 для ночной вахты снова чай.

И в тихую погоду почти всегда с Атлантики катится зыбь и корабль качает. Скрипит мачта, проходящая через кают-компанию, на разные голоса поскрипывают и потрескивают переборки рубок и кают. На деревянном судне такая музыка неизбежна, к ней привыкаешь, как и к непрекращающейся качке.

А кругом только море да небо. Ни земли, ни даже кораблей в этом никем не посещаемом районе.

30 августа на севере по нашему курсу небо над горизонтом побелело, как говорят моряки, показалось «ледяное зарево» — явный признак близости льдов. Разрез подходил к концу. За эту неделю бывали дни с хорошей, почти безветренной погодой, налетали и свежие ветры, особенно с Северной Атлантики,

разводившие большую волну. Мы уже убедились, что «Персей» обладает отличными мореходными качествами, хорошо взбирается на волну, не берет на себя воду, но из-за ледовых обводов корпуса подвержен сильной, но не стремительной бортовой качке. Правда, на курсе лагом к волне или при дрейфе на станциях высокие и крутые волны забегали на палубу, но они не представляли опасности.

Ледовое зарево задолго предупредило нас о приближении льдов, и вот появились отдельные, причудливой формы, изъеденные волной льдины. Наступил торжественный момент: «Персей», специально построенный для изучения северных морей, впервые вошел в полярные льды.

Постепенно лед становился плотнее, появились более крупные льдины, но еще рыхлые, как всегда вблизи кромки. Последнюю станцию сделали утром 30 августа под 79°50' с. ш. и 43°30' в. д.

Астрономическое определение координат судна на разрезе по 41-му меридиану удалось сделать на 72°30′ с. ш. Дальше на север погода стояла пасмурная, туманная и прокладка велась лишь по счислению. А под вечер в тот день сквозь поредевший на востоке туман неожиданно открылась Земля Франца-Иосифа. Ледяным куполом встала она из моря, произведя на нас незабываемое впечатление своим величием. Оказалось, что это был восточный остров Земли Александра и на траверзе ледник Пири. Определив свое положение по пеленгам на приметные мысы, навигаторы установили, что мы вышли более чем на градус севернее и на полградуса западнее нашей счислимой точки и находимся на 80°07′ с. ш. и 46°00' в. д. Вот почему земля открылась нам не впереди по курсу, а на востоке.

Земля Александра, архипелаг Земля Франца-Иосифа.

Земля Александра, архипелаг Земля Франца-Иосифа.

Получив надежную точку, определенную по пеленгам, мы направились на мыс Флора (южная оконечность Земли Франца-Иосифа) вдоль кромки разреженного льда, милях в 6-7 от берега.

Насколько же интереснее во льдах, чем на открытой воде. Тут и разнообразные по форме льдины, и какие-то следы на ледяных полях, и явные отпечатки лап белого медведя, и тюлени, выныривающие между льдинами, с любопытством глядящие на корабль выразительными глазами.

Много разнообразных впечатлений получает человек, пока корабль плавает во льдах, и совсем неправильно называть этот ледяной мир пустыней.

По мере приближения к Земле Франца-Иосифа кромка льда стала уклоняться к югу, что было нежелательно. Пришлось войти в более сплоченный лед, чтобы испытать способности «Персея» и начать пробираться к цели.

Летние льдины не особенно крепкие — нос корабля, окованный железными шинами, легко разбивал их. И мы, все дальше и дальше забираясь во льды, приближались к мысу Флора.

Любуясь целый день сверкающими льдами и работой в них «Персея», я промерз на мостике и спустился вниз, чтобы погреться. Дверь моей каюты выходила в коридор жилой палубы почти против двери в каюту начальника экспедиции. В каютах жарко, и все двери открыты. Я развалился в кресле и не успел выкурить вторую трубочку, как по проходу быстро прошел старший механик Хлопов.

Он постучал к начальнику.

— Войдите!

И тут я услышал такое, что чуть не вывалился из кресла.

— Иван Илларионович, угля осталось на три ходовых дня.

На три дня! И это во льдах, у Земли Франца-Иосифа, в районе, никем не посещаемом, вдали от радиостанций, в сотнях миль от обитаемой земли!

Радиус действия искровой радиостанции был ограничен.

Видимо, Месяцев был настолько ошеломлен, что некоторое время молчал.

— Что вы такое говорите? — раздался голос Ивана Илларионовича. (Он подумал, что не расслышал или не так понял механика.)

— Да вот я говорю, что угля у нас осталось на три ходовых дня, — повторил механик.

— Так что же, вы не знали, сколько у вас угля? Почему молчали до сих пор, пока мы не залезли в лед?

Эти слова он произносил, надев шапку и на ходу натягивая куртку.

Я сидел, как оглушенный, и трубка потухла в моей руке.

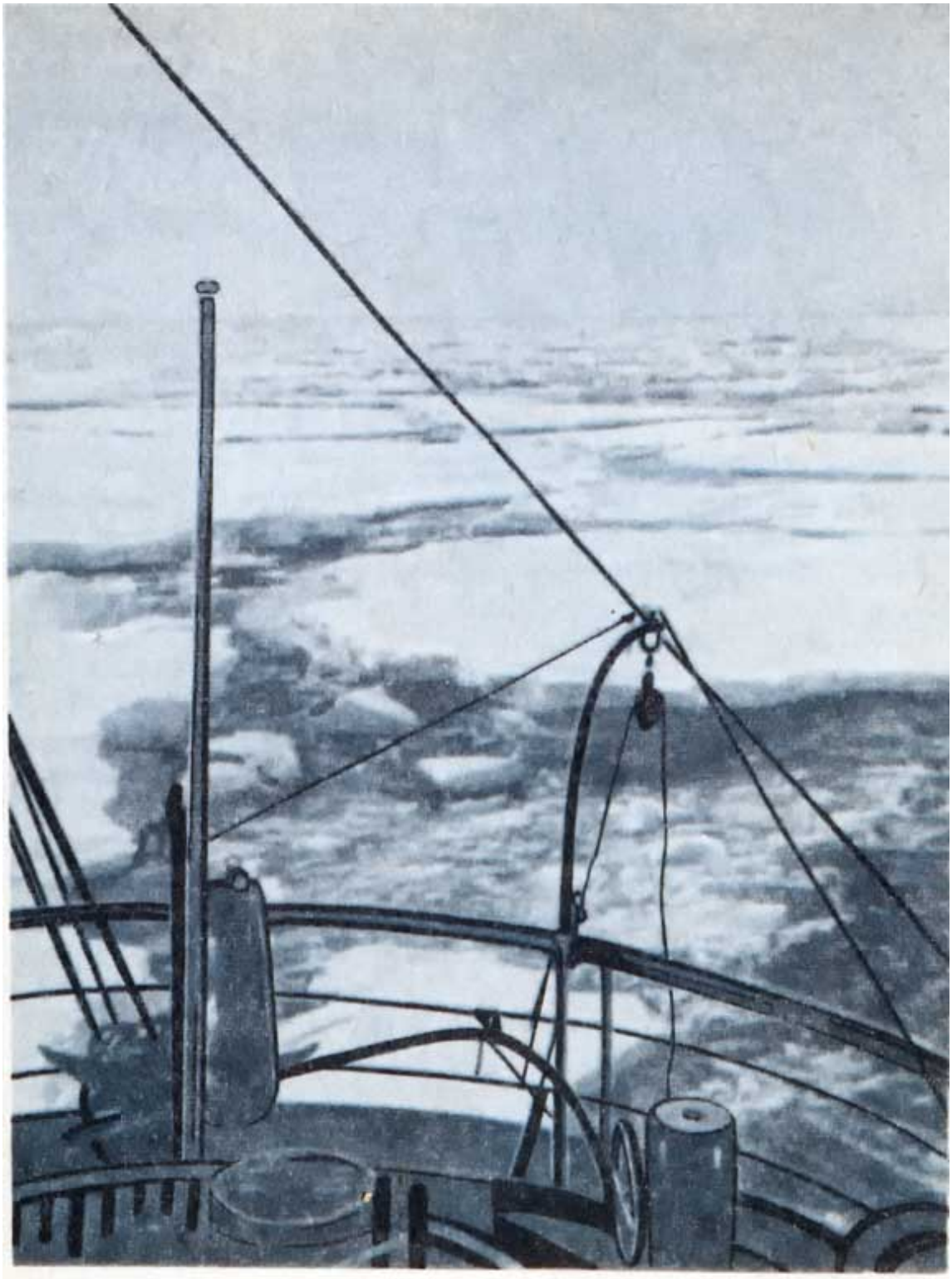
Неужели кончилось плавание и не сбудется наша заветная мечта: не удастся ступить ногой на знаменитый в истории полярных путешествий мыс Флора? Я оделся и поскорее вышел на палубу. У трапа стоял расстроенный и обозленный И. И. Месяцев. Он уже побывал в угольных бункерах: осматривать там было нечего. Я потом тоже туда лазил. Только у подъемных дверей, выходящих из бункеров в кочегарку, лежали еще кучи угля. Если даже подскрести все остатки в бункерах, то, быть может, хватит на трое с половиной суток.

— Вовочка, спуститесь в каюту, возьмите мой бинокль и полезайте в бочку, посмотрите сверху, какова ледовая обстановка кругом, — распорядился Месяцев.

С верхушки мачты «Персей» кажется совсем маленьким, затерявшимся среди бесконечных льдов.

Корабль стоит неподвижно, машина остановлена, чтобы вибрация не мешала смотреть в бинокль.

Я осмотрелся. Кругом до горизонта все лед, лед и лед.



Льды преграждали путь к мысу Флора.

Льды преграждали путь к мысу Флора.

Зыбь не докатывается, значит, мы далеко от чистой воды. К северо-востоку он становится более сплоченным, а дальше, как белый мираж, высится Земля Франца-Иосифа, только у самой воды в ее южной части что-то темнеет. Это и есть знаменитый мыс Флора — место, куда устремлялись многие полярные экспедиции в конце прошлого и начале нашего столетия, земля, на которой благополучно или трагично зимовали несколько иностранных экспедиций. Земля, на которой произошла удивительная встреча Фритьофа Нансена, пришедшего сюда на лыжах почти от Северного полюса, с Джексоном. А в 1914 году на мысе Флора побывало первое русское судно «Св. Фока» полярной экспедиции Георгия Седова.

И этот мыс — темную полоску земли — вижу я перед собой, до нее совсем не далеко. Но чем ближе к земле, тем тяжелее и сплоченнее лед. Я сижу наверху, зачарованный белым безмолвием, и не хочется вылезать из бочки. Но меня зовут вниз, я спускаюсь и докладываю обстановку. Задумчиво слушают меня Месяцев и Бурков.

— Дай-ка мне твой бинокль, — просит капитан и сам лезет по вантам в бочку.

Он сидит там не меньше меня и делает такое же заключение о ледовой обстановке. Видимость неважная, и они оба решают: ждать до утра, поддерживая в котле только небольшое давление пара.

Утром видимость улучшилась, но ледовая обстановка осталась прежней. Там, где мы стояли, лед был вполне проходим для «Персея». Ближе к земле его пришлось бы форсировать много энергичнее, и весьма вероятно, что удалось бы подойти к берегу. Правда, на это мы израсходовали бы скудный запас угля.

Если рискнуть, то ведь домой можно вернуться на парусах!

А если ветер изменится, сплотит льды и мы застрянем? А если даже и вылезем из льдов, но в море ветер будет встречным и нас опять прижмет к кромке? Уголь тогда будет совсем уж на исходе! Тогда-то и может случиться, что мы застрянем во льдах и останемся на вынужденную зимовку. Без соответствующей подготовки, без топлива, без теплой одежды, без продовольствия! А это неизбежно означает гибель всего экипажа.

И начальнику экспедиции, и всем нам очень хотелось достигнуть намеченной цели и ступить ногой на мыс Флора, однако это был бы даже не риск, а преступное безрассудство.

С тяжелым сердцем повернули мы к югу, чтобы поскорее выбраться из льдов, пока их еще не сплотило ветром. Самая северная достигнутая нами точка находилась на 80° 08' с. ш., 46° 00' в. д.

Как могло случиться, что мы неожиданно оказались без угля?

Дело в том, что суточный расход угля определяли в хорошую погоду во время короткого пробного рейса «Персея» в Белом море. Теперь же мы шли при свежем, иногда встречном ветре и большой волне, когда угля расходуется значительно больше. Возможно, и качество угля на сей раз было хуже, чем в пробном рейсе, а может быть, тогда неверно определили суточный расход или же перед выходом в экспедицию неправильно замерили количество погруженного угля.

Старший механик допустил непростительную небрежность, учитывая расход угля лишь по машинному журналу. Он догадался заглянуть в угольные ямы, когда уголь стал плохо поступать к подъемным дверцам бункеров. Эта халатность механика не только лишила нас возможности выполнить план экспедиции, но и могла стоить жизни всему экипажу «Персея». В

дальнейшем плавании положение механика на корабле было весьма незавидным.

В последующие годы мы всегда загружали углем все бункера, грузовой трюм и среднюю палубу.

Запасы пресной воды на корабле тоже пришли к концу, даже в камбуз поступала подсоленная. Экипаж единодушно считал, что соленый чай и кофе, соленое какао — напитки не очень вкусные.

Нам еще везло, что дули ветры северных румбов и мы могли остановить машину и поднять паруса. Взяв курс на губу Крестовую, мы зашли в нее 4 сентября, налились пресной водой, и опять в море.

На другой день ветер начал крепчать и вскоре достиг большой силы, 7-8 баллов.

Парусное вооружение «Персея» (общей площадью 186 квадратных метров, для его тоннажа явно недостаточной) было вспомогательным. Но в такой ветер «Персей» шел хорошо, делая узлов 5. Сильно тормозил движение большой четырехлопастный винт.

Отключили паровую рулевую машину, стали пользоваться ручным штурвалом и на вахту ставить по два рулевых. Это было мое первое океанское плавание под парусами: корабль гораздо меньше качало, он не рыскал, хорошо держался на курсе, а если для поворота штурвала и нужно прилагать больше усилий, то это делалось редко.

Если паровой штурвал крутишь без всякого труда на любой угол, следя только за курсовой чертой компаса, то в ручном штурвале чувствуешь корабль, ощущаешь сопротивление пера руля и знаешь, на сколько нужно повернуть и когда одержать.

С попутным ветром шли мы примерно до широты пролива Маточкин Шар, разрезающего Новую Землю на Северный и Южный острова. Здесь ветер начал стихать и постепенно меняться на юго-западный, т. е. совсем для нас неблагоприятный. С нашим парусным

вооружением лавировать мы не могли. Надо было искать надежное укрытие.

Решили войти в губу Белушью, глубоко врезающуюся в Южный остров и защищенную от любых штормов. Запустили динамо-машину и дали последнюю радиограмму о вынужденном заходе на Новую Землю. Уголь почти кончился, подгребли «под метелку»; в топку пошли ящики, лишние доски — все, что могло гореть, и даже пакля, намоченная машинным маслом.

7 сентября мы вошли в губу Белушью и за островами отдали оба якоря.

Началась наша почти полуторамесячная стоянка в этой неприветливой губе.

Топки угасли, пар стал быстро садиться, потухло электричество, остыли радиаторы. На жилой палубе, еще недавно жарко натопленной и ярко освещенной, где раздавался смех, звучали мандолина и гитара, стало темно, холодно и неуютно. На многих участников экспедиции, кроме нас, молодежи, эта перемена подействовала угнетающе. Такому настроению способствовало и бездействие передатчика. Мы не могли сообщить о том, что задерживаемся на неопределенный срок.

И надо же было так случиться, что береговой радист, записывавший нашу последнюю радиограмму, не четко принял слово Белушья, а на Новой Земле имелась еще губа Белужья.

В следующий по расписанию сеанс связи с кораблем береговой радист попросил повторить название места, куда мы собирались зайти. Но мы уже не могли ответить.

Берег снова и снова запрашивал; включились другие радиостанции, а также корабли, плававшие в Баренцевом море. Все они в часы связи, отведенные для судов, взывали в эфир: «„Персей", отзовись! „Персей", отзовись!» В ответ было только молчание.

Участники первой экспедиции на «Персее». Стоят — Д. Н. Носилов, Т. С. Малинина, А. Д. Старостин, А. В. Кузьмин, Б. К. Флеров, Д. И. Уоркин, Г. Н. Зубов; сидят — Т. И. Горшкова, И. И. Месяцев, В. А. Васнецов, В. К. Солдатов, Л. А. Зенкевич, В. В. Алпатов.

Участники первой экспедиции на «Персее». Стоят — Д. Н. Носилов, Т. С. Малинина, А. Д. Старостин, А. В. Кузьмин, Б. К. Флеров, Д. И. Уоркин, Г. Н. Зубов; сидят — Т. И. Горшкова, И. И. Месяцев, В. А. Васнецов, В. К. Солдатов, Л. А. Зенкевич, В. В. Алпатов.

Конечно, это вызвало тревогу за нашу судьбу. Посыпались радиограммы, аварийные, служебные и частные. Некоторых сотрудников запрашивали, когда они вернутся в Москву, так как одни должны были читать курс лекций в университете или Мосрыбвтузе, а у других начинались занятия. Мы принимали радиограммы, но ответить не могли.

Конечно, это тоже волновало. Особенно нервничал один немолодой ученый, недавно женившийся. Он получил радиограмму о том, что стал отцом.

Он ходил по палубе, поднимался на верхний мостик и все смотрел в сторону моря, не покажется ли на входе в залив дымок или огни идущего к нам корабля.

Стояла уже поздняя (для Арктики) осень. Смеркалось рано. У нас не было керосиновых ламп — мы всецело полагались на электрическое освещение. Лишь лампы для ходовых огней, бортовых, топового, гакабортного, да еще якорного были обязательны по правилам Регистра.

Каюты жилой палубы днем освещались только небольшими палубными иллюминаторами, пропускавшими мало света даже в ясную погоду. И чтобы не сидеть в полной темноте, надо было как-то выходить из неприятного положения. Лабораторные спиртовки, заправленные керосином, давали крохотный язычок пламени. Однажды я соорудил из консервной банки усовершенствованную коптилку, при свете которой можно было свободно читать. Посыпались

заказы — пришлось открыть кустарную мастерскую и выпустить целую партию светильников моей системы.

Обитал я на «Персее» в двухместной каюте вдвоем с Андреем Дмитриевичем Старостиным. Каютка была маленькая, но еще в период постройки судна удобно оборудованная. Во всевозможных шкафчиках, на полочках и в гнездах любой предмет, будь то карандаш или спички, стакан или трубка, находился на своем строго определенном месте. Даже в темноте стоило протянуть руку в привычном направлении — и нужная вещь уже у тебя. Все было приспособлено так, что даже в сильную качку ни один предмет не покидал свое место и не вылетал на палубу, застланную оленьей шкурой. В такой каюте жить было ничуть не хуже, чем в комнате на берегу. А тут, на стоянке в Белушьей губе, две коптилки моей системы даже достаточно ее обогревали.

В прочих каютах жилой палубы, предназначенных для сотрудников экспедиции, не было так тепло и уютно, как в нашей. В них жили временные обитатели, участвовавшие всего в одном плавании.

Единственным теплым помещением, хорошо освещенным настоящей керосиновой лампой, была кают-компания. Она находилась рядом с камбузом, где постоянно топилась плита.

В долгие и темные вечера, когда холодный ветер завывал в снастях, шел дождь или судно залепляли крупные хлопья мокрого снега, так хорошо было сидеть в кают-компании, утеснившись человек 10 на диване, рассчитанном на пятерых. Здесь собирались члены экспедиции и командный состав, свободный от вахты. Сидели за бесконечными стаканами чая и несмолкаемыми разговорами и рассказами, всегда интересными, потому что не интересные никто не стал бы слушать.

Особо увлекательно рассказывал Н. Н. Зубов о походе русского флота в 1904 году из Балтийского моря

на Дальний Восток, о Цусимском бое, участником которого он был еще в звании мичмана, о боях с немецким флотом в первую мировую войну.

Включался в беседу и молчаливый капитан П. И. Бурков, в прошедшую войну командовавший военным транспортом «Уссури».

Очень интересными бывали рассказы И. И. Месяцева о революционной деятельности в 1905 году.

Собирались в кают-компании люди, много где побывавшие, многое повидавшие в своей жизни, и разговоры иногда не кончались далеко за полночь.

Надеюсь, читатель не подумал, будто мы только и делали, что дули чай в теплой кают-компании да занимались разговорами? Мы не бездельничали.

И. И. Месяцев и Л. А. Зенкевич решили использовать вынужденную стоянку и детально изучить Белушью губу: заняться съемкой береговой черты, нанесенной на карту весьма приблизительно, промерами глубин, определением грунта дна и биологическими сборами.

Ежедневно после завтрака, невзирая на погоду, мы спускали на воду вельбот и отправлялись на работы до позднего вечера, иногда до полной темноты, которая наступала теперь все раньше и раньше. Брали с собой драгу, лот, банки-склянки и прочее. Если дул подходящий ветер, поднимали парус и уходили в глубь губы, к самому куту. В хорошую погоду, что здесь осенью редкость, делали разрезы в открытой мористой части Белушьей губы. Непременными участниками этих вылазок бывали Старостин, Б. К. Флеров и я, всегда исполнявший обязанности загребного. И промер, и драгирование можно было производить, конечно, только на веслах.

Среди дня приставали в удобном местечке к берегу, собирали плавник, разводили костер, сушились и готовили незатейливую еду. А потом снова за весла. К

вечеру, несмотря на молодость, все же уставали. Весло, вдруг становилось все тяжелее и тяжелее, казалось, уже нет сил поднять его из воды, но все равно нужно грести. Потом постепенно втягиваешься и, преодолев усталость, гребешь еще долго. За многие дни мы так натренировались, что могли работать веслами, бросать лот и тащить драгу с утра до вечера.

Заметно холодало, шли дожди, сменявшиеся мокрым снегом. Залепит тебя всего крупными хлопьями, растает снег на воротнике, и холодные струйки побегут за ворот. А потом налетит пронзительный ветер с востока, с гор, полушубок покроется коркой льда и будет хрустеть при движениях. В темноте, в шуме волн, под мокрым снегом и холодным ветром стоящий где-то далеко «Персей» кажется недосягаемо уютным и теплым родным домом.

Гребешь, не видя ничего кругом, и мечтаешь: «Подойдем мы к борту, поднимусь я по штормтрапу на палубу, переоденусь во все сухое и скорее в теплую кают-компанию, где ждет тарелка горячего супа, стакан крепкого чая».

А вокруг все так сурово, что не верится, наступит ли этот счастливый момент, да и существует ли вообще какой-то иной мир, кроме этого.

Но вот далеко на горизонте показался огонек. К вечеру под клотик мачты поднимали большой керосиновый фонарь с круглым, почему-то розовым стеклом, чтобы шлюпки издалека могли взять правильный курс на корабль. В туманную погоду или когда налетали снежные заряды, били еще и в рынду — судовой колокол, чтобы шлюпки не очутились в открытой части Белушьей губы, откуда их могло унести в море.

Наконец мы у борта, и я уже на палубе — я дома.

И так почти каждый день!

На втором нашем вельботе под командой капитана или старшего помощника Ивана Николаевича Замяткина занимались описью берегов и промерами.

Результаты работ в Белушьей губе позже были опубликованы в трудах Плавучего морского научного института.

Кроме всего прочего, работающим на вельботах вменялось в обязанность ежедневно собирать на берегу сухой плавник и доставлять на судно для камбуза. Камбуз был единственным местом, где за ночь просыхали мокрые полушубки, плащи, обувь, поэтому вахтенный поддерживал огонь в плите до утра.

В шлюпочных походах иногда принимала участие Татьяна Ивановна Горшкова, бравшая образцы грунта дна и интересовавшаяся геологией берегов. Однажды Горшкова попросила высадить ее на один островок, почему-то привлекший ее внимание, и захватить на обратном пути. Высадили, а сами ушли в отдаленный кут. Не помню, по каким причинам мы тогда очень задержались и возвращались затемно под парусом. Как всегда, я сидел за рулем.

— Вот как будто и островок, где мы оставили Татьяну Ивановну, нужно убрать парус и приставать, — сказал я Месяцеву.

— Нет, что вы, это гораздо дальше, — ответил он уверенно.

Я промолчал — в темноте легко и ошибиться.

Подошли к следующему островку, покричали — никто не отзывается. Высадились на берег, еще покричали все хором. Молчание.

— Должно быть, ее кто-нибудь снял с острова, — высказал довольно странное предположение Месяцев.

Странное, потому что кто же мог бы ее снять в этом пустынном месте? Я поднялся на горку и увидел, что островок совсем не тот. Решили принять мое предложение и возвратиться к тому острову, мимо

которого мы так шикарно прошли под парусом. Но теперь пришлось грести против ветра на веслах.

Услышав стук весел в уключинах, Татьяна Ивановна подошла к самой воде и закричала. Высадилась она сюда днем, без еды, без спичек. Когда стемнело, подул холодный восточный ветер, а на голом островке негде было укрыться. Голодная и окоченевшая, ждала она нашего возвращения, а мы проскользнули мимо и взяли ее только со второго захода. Желанный «Персей» казался ей теперь раем. А островок этот мы назвали «Танины слезы».

Шли дни, продуктов становилось все меньше. В достаточном количестве у нас имелась только ржаная мука да американское сгущенное молоко. Белой муки было мало, сахару в обрез, а крупа и прочее уже кончились. Стало бедным и однообразным питание. Продовольственные запасы мы могли пополнить только бочкой свежепросольного гольца.

Вот образец нашего тогдашнего меню.

Завтрак: черный хлеб, свежепросольный нежный розовый голец, чай со сгущенным молоком.

Обед: уха из гольца, жареный голец.

В 16 часов: черный хлеб, свежепросольный нежный розовый голец.

Ужин: отварной голец, сладкая лапша на сгущенке, черные сухари, чай со сгущенкой.

В 4 часа: чай отменен.

На следующий день меню повторялось, но в обратном порядке.

С каждым днем голец становился все менее розовым, все менее нежным, все менее свежепросольным. А сладкая лапша надоела до тошноты. Только черный хлеб всегда был приятен и свеж. Два матроса пекли его ежедневно небольшими порциями в русской печке на берегу. К ночи они растворяли тесто, день непрерывно пекли и даже

ночевать не всегда возвращались на судно — не хватало времени.

В один прекрасный день, в начале октября, всегда «впередсмотрящий» профессор (который женился незадолго перед уходом в плавание) с криком: «Дым, дым!», ворвался в кают-компанию. Все перепугались, решили, что на корабле пожар. Когда он не под парами, это страшно. Мы вскочили.

— Где горит?

— Нигде не горит, на море дым, идет пароход!

Все высыпали на палубу. Действительно за мысом Лилье был виден дым, а вскоре показался и пароход, свернувший в губу Белушью. Это было гидрографическое судно «Мурман» (бывший «Андрей Первозванный»), находившееся под командой начальника Северной гидрографической экспедиции Николая Николаевича Матусевича. В тот 1923 год все лето до поздней осени Матусевич строил радиостанцию в Маточкином Шаре. Он получил распоряжение на обратном пути заглянуть в губы Южного острова Новой Земли и выяснить, где находится «Персей». И вот в Белушьей губе встреча состоялась.

Как только «Мурман» отдал якорь несколько мористее нас, начальник, капитан, Зубов и некоторые из сотрудников направились к нему на вельботе. Не помню, почему, но я задержался, кажется, потому что спускался в каюту переодеться, и когда вышел на палубу, вельбот уже приближался к «Мурману».

Мне тоже хотелось там побывать. У борта «Персея» болталась на фалине кургузая промысловая лодочка-одиночка, так называемый тузик. Не долго думая, я прыгнул в эту лодочку, насадил веревочные петли, надетые на валки весел, на деревянные колки (эта примитивная конструкция заменяла уключины) и бодро отвалил от корабля. Коротенькая пузатая лодчонка, оказалось, совсем не держала направление и все время

вертелась, а маленькими веселками, пригодными, пожалуй, только для замешивания теста, было трудно гребнуть как следует. Дул свежий восточный ветер, который развел короткую крутую волну. Я почувствовал, что меня неудержимо гонит к морю и пронесет мимо «Мурмана». Положение было критическим. Я вышиб из пазов дощечку, служившую банкой в этой проклятой скорлупе, и уселся прямо на дно, где уже плескалась захлестнувшая через борт вода. И надо же было переодеваться перед поездкой!

Повернувшись носом на ветер, я греб изо всех сил. Дело пошло немного лучше, когда моя фигура стала меньше парусить. Но лодка, хоть и приближалась к «Мурману», должна была все равно пронестись мимо.

На «Мурмане» увидели мое бедственное положение, команда забегала на палубе, начали расчехлять гичку на спардеке. Но кто-то догадался привязать на тонкий линь спасательный круг и выпустить его далеко за корму. Когда я с трудом уцепился за него, сил уже не оставалось, я, совершенно мокрый, еле-еле подтянулся к трапу и поднялся на палубу, стараясь делать вид, что ничего особенного не случилось. Не уверен, удалось ли это, думаю, что нет.

Вечером к нам на судно прибыли Матусевич и еще несколько человек. Мы угощали их чаем со сгущенкой и малосольным розовым гольцом. Им понравилось.

Н. Н. Матусевич был старинным другом Н. Н. Зубова; вместе с ним, тоже в звании мичмана, он принимал участие в Цусимском бою. Не виделись они много лет — и вдруг такая встреча! В необычной обстановке, на Новой Земле, в кают-компании, при свете единственной керосиновой лампы!

Они вспоминали юность, дальние походы, японскую войну — далекое прошлое. Полились рассказы один интереснее другого. Так хотелось, чтобы остановилось время и вечер длился бы бесконечно долго. В этот вечер

последний раз собрался вместе весь наш экспедиционный состав.

Матусевич сильно задержался на Новой Земле и не мог поделиться с нами углем и продовольствием (он оставил только немного сахару и керосина для коптилок). Зато предложил взять на борт членов экспедиции с «Персея», тем более что им все равно нечего было делать на корабле.

Утром И. И. Месяцев поручил мне привезти с «Мурмана» две коробки динамита с запалами и бикфордовым шнуром, о чем он договорился со старшим помощником. Конечно, я был горд тем, что мне, самому молодому, оказывали такое доверие. Но немного растерялся (все-таки динамит, а не какой-нибудь черный порох!) и спросил у Месяцева, зачем он нужен на «Персее».

— Да вы не пугайтесь, динамит совсем не такая страшная штука и на «Мурмане» вас научат, как с ним обращаться. А понадобиться он может — еще неизвестно, сколько мы тут простоим; возможно, губа начнет замерзать, а в нашем бедственном положении не грех и рыбку добыть с его помощью, — ответил мне начальник.

Я получил динамит и подробные наставления, как с ним обращаться. Но где же его хранить, в каком безопасном месте? И я решил спрятать обе коробки под свой матрац в изголовье, а запалы, хорошенько упакованные, отнес в наблюдательскую бочку на фок-мачте. Так и спал я на гостинце, способном разорвать в щепки весь «Персей» и разметать их по волнам. Я привык к динамиту и носил палочки в одном кармане, а запалы в другом.

Пробовал я и добывать рыбу в озерах, но все ограничивалось высоким водяным всплеском да приглушенным гулом — ни одной рыбины ни разу не всплыло. Должно быть, ее там просто не было.

В Архангельске я все же с радостью расстался с этим строго охраняемым сувениром.

Мы распрощались с десятью нашими старшими товарищами и вместе с чемоданами перевезли их на «Мурман». Сейчас же он стал сниматься с якоря и, разворачиваясь, дал прощальный гудок. А нам ответить нечем.

— Пожелаем им счастливого плавания, поднимем сигнал, — обратился я к капитану.

— Дезертиров не приветствуют, — резко ответил он мне.

— Но какие же они дезертиры, Павел Ильич? Ведь экспедиция кончилась, делать им тут нечего, кормить нечем, и очень хорошо, что Матусевич согласился взять наших сотрудников, — возразил я.

— Ну ладно, — смягчился капитан, — если тебе так хочется, возьми флаги и подними.

По-видимому, у Павла Ильича были свои причины для резкого, ответа.

Я быстро набрал сигнал: «Желаю счастливого плавания», и вздернул под клотик. «Мурман» в ответ погудел и в свою очередь поднял сигнал: «Благодарю вас».

Долго смотрели мы вслед удаляющейся точке, потом только дымок остался над горизонтом, но и он растворился вдали.

Мы снова остались одни. Опустели каюты, безлюдно стало в кают-компании, прекратились оживленные и шумные вечерние беседы, и первое время как-то грустно и тоскливо казалось. Но в молодости ненадолго задерживается грусть. Скоро мы к этому привыкли, тем более что продолжались обычные ежедневные работы на шлюпке: промер, драгирование, сбор сухого плавника.

Мы достали у заведующего факторией невод и в устьях ручьев, впадающих в губу, стали ловить навагу.

Это улучшило надоевший до тошноты стол. Правда, вскоре на корабле появился нахлебник, который иногда поедал весь наш скудный улов. Но прежде чем рассказать о нем, мне хочется познакомить читателя с некоторыми обитателями становища в губе Белушьей, с которыми мы встретились в 1923 году.

Врезается губа довольно далеко в Южный остров Новой Земли. В глубине ее на самом берегу стоял поселок в несколько домиков, где жили заведующий факторией, один русский промышленник и несколько семей ненцев. Промышляли они охотой на морского зверя, песцов, гусей, а иногда и на белого медведя. Занимались также рыболовством. В поселке стояла маленькая, единственная на всю Новую Землю деревянная церквушка, в наше время превращенная в склад пушнины.

В первый же день, как только мы высадились на берег, я нанес визит известному на севере уроженцу Новой Земли ненцу Тыко Вылке, которого в последние годы стали именовать Ильей Константиновичем.

Об Илье Вылке слышал я еще в детстве. Биография его весьма интересна. Известный исследователь Севера Владимир Александрович Русанов познакомился с ним во время своей Новоземельской экспедиции, в которой принимал участие и Вылка, получивший за большую помощь экспедиции поощрительную медаль от Российского географического общества. Вылка обратил на себя внимание Русанова любознательностью, сообразительностью, способностью к рисованию, а также удивительной отзывчивостью и добротой. Увидев в этом самобытном новоземельце человека умного и талантливого, Русанов в 1910 году взял его в Архангельск, чтобы попытаться дать образование. В судьбе Вылки принял живое участие архангельский губернатор Иван Васильевич Сосновский, который выделил деньги на поездку и житье в Москве.

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

Однажды я увидел Вылку у Архипова, у которого он тогда жил. С любопытством смотрел я на этого выходца с далекого острова и не ведал, что через несколько лет буду у него гостем на Новой Земле.

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 свое 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 попавшего 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. Художником в настоящем понимании этого слова Вылка, конечно, не сделался, да и слишком коротким был срок его обучения. Но полученные им знания, грамотность и поездка в Москву дали ему очень многое, расширили его миропонимание.

Естественно, что приход неизвестного судна заинтересовал население Белушьего. Шлюпка с корабля подошла к берегу, и сразу же я стал спрашивать, где найти Илью Вылку. Мне указали.

— Вы Илья Константинович Вылка? — обратился я к нему.

— Да, я.

— Помните вы художника Аполлинария Михайловича Васнецова в Москве?

— Канесно, помню, я бывал у него в мастерской.

— Я сын Аполлинария Михайловича, — отрекомендовался я ему.

Илья Константинович Вылка в губе Белушьей.

Илья Константинович Вылка в губе Белушьей.

Вылка был так поражен неожиданной встречей, что растерялся. А потом он повел меня в свою избу, наполненную многочисленной семьей, и начал расспрашивать. О теперешнем положении на Большой земле он имел смутное представление. Была война, потом революция, потом Север оккупировали войска Антанты, потом пришли большевики и установилась

Советская власть. Сведения на Новую Землю поступали скудные, о многом хотелось ему расспросить меня.

— А Архипова ты знаесь?

— Как же, он мой крестный отец.

— А давно ты его видел?

— Да этой весной, перед отъездом в Архангельск.

— А сто он, здоров?

Я заверил, что был вполне здоров.

— А художника Василь Василися знаесь?

Я понял, что Вылка спрашивает о Переплетчикове, фамилию которого ему было трудно произнести. Я сказал, что знал и Василия Васильевича, но что он умер в 1918 году. Вылка очень огорчился. Непосредственному и доброму человеку, ему было жаль Василия Васильевича, хотя с тех пор, как они виделись последний раз, прошло уже 12 лет.

— А я у него сил и усился, — задумчиво сказал Вылка, вспоминая, должно быть, то время.

Пока мы стояли в Белушьей губе, я часто заходил к Вылке, он меня все расспрашивал о Москве, о своих знакомых, о современной жизни и радушно угощал чисто новоземельскими кушаньями: рыбой, соленым гусем и морошкой.

Еще при первой встрече я спросил Вылку, рисует ли он.

— А при больсевиках мосно рисовать? — спросил он меня.

— Можно, — ответил я, — конечно, можно.

Тогда Вылка показал мне несколько своих маленьких акварелей. Бумаги нет, краски нет, пожаловался он.

Я дал ему немного бумаги и акварельные краски, что нашлись на корабле.

И. К. Вылка. Губа Белушья. 1923 г.

И. К. Вылка. Губа Белушья. 1923 г.

Расставался он со мной, когда мы уходили из Белушьей, как со старым другом, обнял и даже прослезился. Всем просил передать поклоны, а мне на прощание подарил три свои акварели и написал письмо отцу. Акварели у меня до сих пор, а письмо, написанное в конце октября 1923 года, привожу ниже, сохраняя его орфографию.

> «Здравствуйте Аполинарий Михайлович как поживаеш москве сдоровли. Я видел твоего сына был он у меня дома. Живу так не худо среднем. Очень устаю от Заботы промысла, постоянно есда надо рыбу ловить оленя изкать Собак кормить семью кормить.

Картины мало пишу но были картины, все росдавал порукам приешим напароходе на память, на это год я писал 12 картин Светными карандашами, Когда Жил москве было Хорошо. только Я поминаю на каком улице учился. но пиши письмо буду ждать вашу руку. вы Архиповым как не быть послите краски акварели на флаконах — как бывают маслены Альбом небольшой. Я буду очень рад. прихотовлю картину на Масленой красках

Я четыре года ни писал картины во время революю не Занимался художественыме делами. потому Я боялся думал польшевики меня арестуют буду писать картины. когда Я слышал художество восвыжено [возвышено — В. В.]. Я радосно принялся писать картин польсе подарил картины старался чтобы Снова приняли меня как раньее все думал московския Художники умерли, переплечикова получал письма друг нестали извести от его. но Досвиданье на Забывай меня пиши письмо

Адрес Мой новая Земля

белушья Губа

Вылки Ильи Константиновичу»

С Вылкой мы встречались и в последующие годы, тогда он был уже председателем островного Совета Новой Земли.

И. К. Вылка. В губе Белушьей на Новой Земле. 1923 г.

Вторым интересным человеком в Белушье был бывший псаломщик церквушки, о которой я уже упоминал. Он охотился, жил промыслом, как все население острова.

Много лет провел он безвыездно на Новой Земле. И как-то раз собрался в Архангельск, ликвидировал имущество, промысловое снаряжение, а в начале лета с первым рейсом отбыл. Но в тот же год осенним пароходом вернулся обратно. Очень ему не понравилась жизнь на Большой земле. В Белушьей губе занимал он маленькую избушку на отшибе и жил совершенно один, сам топил печку, сам пек хлеб и готовил еду, сам стирал,

чинил одежду, заготовлял топливо и корм для собачьей упряжки. И не скучал в своем полном одиночестве.

В избе у него было бедно, но опрятно и чисто. Нас, приезжих, встречал он очень радушно, часто приглашал к себе, угощал. Устраивал он для нас со Старостиным баню. Нагревал воду в больших чугунах, и мы с наслаждением мылись прямо в избе, сидя на скамейке перед топящейся печкой. На судне ведь негде было помыться. Очень он любил поговорить, пофилософствовать. Да и чему удивляться: многие годы он жил один среди ненцев, которые не все и по-русски говорили. А тут вдруг прибыло столько русских, да еще из Москвы. К сожалению, я запамятовал его имя и фамилию. Помню только, что прозвище ему было Граммофон.

За многие годы жизни на Новой Земле Граммофон аккуратно, изо дня в день, вел дневник. Дневник этот представлял определенный интерес, и, насколько я помню, он передал его Л. А. Зенкевичу накануне его отплытия из Белушьей губы на «Мурмане». Последняя запись в его дневнике гласила: «Сегодня у меня в гостях были научный сотрудник Вова и барышня Татьяна Ивановна».

Дружеские отношения установились у меня с молодым ненцем Ильей, удивительно деликатным, с каким-то очень приятным, я бы сказал, интеллигентным лицом. К сожалению, он плохо говорил по-русски, но это не мешало нам ходить на охоту и иногда проводить вместе целые дни. В долгие темные вечера он частенько приезжал в своем тузике на «Персей», не снимая малицы усаживался на пороге моей каюты, молча покуривал свою трубку, сделанную из клыка белого медведя, и смотрел. С собой он приносил своеобразный запах выделанных своим способом оленьих шкур, который долго потом не выветривался. В каюту он никогда не входил. Посидев так час-другой, он внезапно

поднимался, протягивал руку, произносил: «Однако прощай», и отправлялся домой. Какие мысли бродили в его голове, когда он так сидел и молча смотрел на нашу каюту, на нас со Старостиным?

Теперь я возвращаюсь наконец к новому обитателю, появившемуся на «Персее».

Однажды в ставную сеть Ильи Вылки запуталась нерпа. Он не убил ее, а запеленутую в сеть втащил в свою лодочку и привез на судно, чтобы мы передали ее Московскому зоологическому саду. Он навсегда запомнил этот сад. Раньше Вылка думал, что животный мир ограничивается только тюленями, белыми медведями, песцами, оленями да собаками. А в зоосаде было такое разнообразие невероятных зверей, что если бы он не видел их собственными глазами, а только услышал бы чей-нибудь рассказ, то просто не поверил бы, подумав, что над ним подшучивают. Но родного ему тюленя в зоосаде не было. Вот он и решил восполнить этот пробел.

Тюлень с тюлененком

Тюлень с тюлененком

Нерпу подняли на палубу, распеленали, и она быстро поползла, опираясь на ласты и подтягивая свое неуклюжее на суше тело. Место для нового пассажира отвели на полубаке, отгородив досками и ящиками. Приняв такого необычного гостя, надо было позаботиться и о его питании. Вот кому пошли наши скудные уловы наваги.

Прозвали мы нерпу Таней. Первое время она ничего не ела и мы еще могли жарить рыбу для себя. Но голод — не тетка, и вскоре она стала брать рыбу из рук. Стоишь перед ней, подносишь к носу рыбку, она ее мгновенно хватает и, не жуя, заглатывает, издавая какой-то всасывающий звук. Надоедливое занятие была эта кормежка по одной рыбке. И как-то раз я решил попробовать и просто поставил перед ней банный таз с рыбой. Она подождала-подождала — не подают ей рыбу, и вдруг начала всасывать прямо из таза, и все до последней рыбки. Так упростился метод кормежки. Только лови рыбку да подавай ей целый таз, да обязательно каждый день, да еще по два раза. Не знаю, сколько она могла бы съесть за один присест, такого опыта мы произвести не могли за недостатком рыбы.

Забегая вперед, скажу, что на переходе до Архангельска мы кормили ее немного вымоченным свежепросольным гольцом, на которого сами не могли смотреть, а специально для Тани взяли целый бочонок. Она прекрасно его ела.

Как я уже упоминал, место для Тани отвели на полубаке. Здесь для швартовки в фальшборте имелся медный клюз, в который свободно просовывалась голова нерпы. Она лежала обычно с высунутой в клюз головой и смотрела своими бездонными синими глазами на родную ей стихию, и крупные слезы капали иногда из ее выразительных глаз.

Ночью, когда замирала жизнь на корабле и наступала полная тишина, нерпа зачастую расталкивала свою загородку и отправлялась путешествовать по мокрой скользкой палубе. Но она обязательно должна была проползти в проходе над нашей каютой.

Посреди ночи слышишь вдруг шлепанье над головой. Значит, Таня отправилась путешествовать. Допускать ее на среднюю палубу было нельзя, там в фальшборте имелись полупортики, откидывающиеся наружу, и через них Таня легко могла выскользнуть в море. А нам не хотелось с ней расставаться. И вот из сравнительно теплой каюты, из-под мехового одеяла, приходилось быстро выскакивать. Одеваться нет времени: сунешь ноги в мокасины, собственноручно сшитые из зеленого брезента, накинешь плащ и бежишь на холодный ветер. Иногда, пока загоняешь нерпу обратно, пока стараешься собрать разрушенную загородку, всего тебя залепит мокрым снегом. Мы со Старостиным установили очередь: одну ночь мне загонять нерпу, если она прорвется, другую — ему.

Вообще этот пассажир доставлял много хлопот.

Южнее поселка, значительно выше уровня моря, между скалистыми возвышенностями находилось несколько пресноводных озер. Когда погода не позволяла работать в губе, биологи Месяцев и Зенкевич отправлялись на эти озера. Они нашли в них организмы морского происхождения, а может быть, и реликтовые. Необходимо было определить высоту озер над уровнем моря. Старший штурман Замяткин и я начали ход с нивелиром от уреза моря в меженную воду. Хотя мы провели предварительную разведку и заранее наметили путь, все же пришлось пересекать топкие болотистые низины. Обуты мы были плохо, мои старые кожаные сапоги текли по всем швам. Ноги, хотя и не вязли глубоко, потому что под мхом в болотах близко залегала

мерзлота, в ледяной воде стыли невыносимо. Тогда-то и появилась обувь моей конструкции. У шара-пилота отрезали горловину и натягивали его на ногу поверх толстых шерстяных чулок, а над щиколоткой завязывали тесемкой. Поверх шара-пилота ногу обертывали портянкой. Но теперь нога не пролезала в сапог. Пришлось сшить мокасины из зеленого брезента. В такой своеобразной обуви мы закончили нивелировку.

И нивелир, завернутый в клеенку, и рейку мы оставляли до следующего дня там, где заканчивали ход, чтобы лишний раз не тащить на себе через болота и горы. Украсть приборы было некому.

Несмотря на трудности, мы любили посмеяться, пошутить и разыграть друг друга. Однажды, когда мы были на одном из высоко расположенных озер, Л. А. Зенкевич полез в карман своего брезентового плаща и обнаружил раковину какого-то моллюска, выловленного драгой еще на разрезе по 41-му меридиану.

— Вовочка, — сказал мне Зенкевич, — возьмите эту раковину, отдайте Месяцеву и скажите, что нашли здесь.

Я сразу понял, что предстоит розыгрыш. Раковина была чистой — обтерлась в кармане. Для натуральности я запачкал ее илом.

— Иван Илларионович! Посмотрите, какую раковину я здесь нашел, — сказал я, подходя к Месяцеву.

Эффект был неожиданный. Только взглянув, он каким-то хищным движением цапнул раковину, протянутую ему на ладони, сунул в карман, повернулся и быстро пошел вдоль озера. По-видимому, в голове его завертелись мысли и об этом озерке, и о происхождении моллюска. Потом он вернулся и с сосредоточенным выражением лица быстро подошел к нам. Мы не выдержали и рассмеялись. Улыбнулся и Месяцев, поняв нашу шутку, но было видно, что он с сожалением расстается с мыслью об интересном открытии.

И. И. Месяцев в лаборатории на «Персее».

И. И. Месяцев в лаборатории на «Персее».

В те годы только начали передавать последние известия по радиотелеграфу. Радист обычно записывал их и вечером читал в кают-компании. Но постепенно иссякло питание и слышимость совсем упала. Мы взяли у метеоролога Д. Н. Носилова шары-пилоты, водород и лебедку с тонкой струной для метеорологических змеев. Надув 3-4 шара, мы запускали их на струне на такую

высоту, на какую позволяла их подъемная сила, во всяком случае довольно высоко. С такой антенной оказалось возможным изредка принимать мощную станцию Исакогорка на наш старинный приемник со сложной системой детекторов.

Каждый день с нетерпением ожидали мы новых известий, которые давали пищу для интересных бесед в кают-компании.

В ожидании, когда окончится стоянка в Белушьей губе, мы готовились к возвращению домой.

Уголь и продовольствие нам должны были доставить с осенним новоземельским рейсом, который в этом году почему-то очень запаздывал. Наконец пришло сообщение о том, что вышел из Архангельска пароход «Сосновец».

Долгожданный «Сосновец» 17 октября показался против входа в Белушью. Он отдал якорь вблизи «Персея» и пристал к его борту; началась перегрузка угля, получили мы и продукты.

Из Белушьей «Сосновец» направлялся на север до губы Крестовой с заходом в другие новоземельские становища. Время было позднее, в Крестовой мог уже встретиться лед, и капитан очень торопился выйти в море.

Стали и мы собираться в поход. Погрузив первые корзины угля, начали разводить огонь в топках котлов. Наутро последний раз съехали на берег. Попрощался я с Ильей Вылкой, Граммофоном, молодым Ильей и со всеми обитателями поселка. Расставались с нами они с сожалением.

Вот уже подняли шлюпки в ростры. Начали выбирать якоря. После длительного бездействия брашпиль зашипел паром и залязгал звеньями якорного каната. Якоря превратились в большие комья ила, и боцман долго отмывал их струей из шланга. Звякнул машинный

телеграф, заработала машина. Медленно разворачиваясь к выходу в море, «Персей» дал длительный прощальный гудок.

Жители поселка, собравшиеся на берегу, в ответ, по северному обычаю, начали стрелять из ружей. Эхо салюта долго перекатывалось над пустынными водами, замирая вдали, среди таких же пустынных скалистых хребтов. Это было 18 октября 1923 года.

Мы шли к выходу. Постепенно пропадали вдали домики поселка и так хорошо знакомые нам островки, мысы и скалы. Суровая неприветливая природа! Но мы уже свыклись с ней, и, несмотря на радость возвращения домой, в душу закрадывалось чувство печали.

Прощай, Белушья губа!

Осеннее море встретило нас свежим ветром и неумеренной волной. Мы со Старостиным снова несли вахту в руле. Хотя теперь действовала паровая рулевая машина, вахту приходилось стоять по двое. Дело в том, что в Белушьей губе мы питались очень однообразно и скудно. А теперь, получив продукты, все накинулись на мясные изделия без ограничения. По-видимому, организм не выдержал перемены режима, и у всего экипажа началось расстройство желудка. Рулевому приходилось иногда спешно бросать штурвал и бежать с мостика.

Погода все ухудшалась, крепчал встречный ветер, килевая качка стала очень сильной, и на полубак захлестывали волны.

Угля было в обрез, и мы опять опасались, что его не хватит до Архангельска.

Морское животное, нерпу Таню, море укачало; она ничего не ела, смотрела жалобно, и из глаз ее катились слезы. Мы устроили ее в ящике на средней палубе. Потом она привыкла к качке и снова стала есть рыбу.

Немного улеглась погода, когда «Персей» вошел в Белое море. Наступил последний день нашего плавания. Вечером ярко засиял на горизонте огонь милого сердцу плавучего маяка СД. Взяли на борт лоцмана и к ночи вошли в Северную Двину. И в ванной, и в бане, и из всех кранов без ограничений потекла пресная вода. Никто не ложился спать, все были немного возбуждены. В ванную и баню была установлена очередь — до прихода в Архангельск все хотели вымыться, принарядиться, надеть белые воротнички.

Я мылся среди ночи. Потом забрался под свежие простыни отдохнуть и, испытывая блаженство, незаметно уснул. Я не слышал, как отдали якорь на рейде против Соборной пристани.

— Вовка, что ты спишь? — раздалось надо мной.

Я проснулся, еще ничего не соображая, не понимая, где я. В каюте стоял мой друг и соратник по строительству «Персея» М. В. Афанасьев. Из кармана он вытащил невиданную, яркую коробку папирос «Дукат», бутылку водки с сургучной головкой и зеленой этикеткой, сверток с колбасой и белые булочки. Мы со Старостиным, разинув рты, смотрели на Афанасьева, как на пришельца из другого мира.

На Большой земле был нэп. Архангельск первое время показался нам оживленным, шумным, нас поражало множество магазинов, бойкая торговля товарами, которых мы давным-давно не видели. Продавались дыни, арбузы, виноград, винные ягоды, орехи, колбасы, вина и прочие редкости.

Через несколько дней отправляли мы в специально изготовленном большом ящике в Московский зоосад новоземельскую нерпу Таню[2]. О ней долго напоминал нам начищенный до блеска ее шеей медный клюз в фальшборте, через который она в последний раз видела свою родину — Северный Ледовитый океан.

Первое плавание «Персея» закончилось 23 октября 1923 года. Вспоминая о нем, я ясно вижу холодную темную ночь. Безлюдно на темной палубе. Керосиновый фонарь болтается на форштаге, еле освещая брашпиль, да вахтенный, закутанный в полушубок и плащ, виднеется на баке. Он наблюдает за якорными канатами. Под порывами ветра корабль ходит на якоре, цепи то ослабнут, то натянутся, и весь корабль вздрагивает от рывка на волне.

На корабле холодно, темно, сыро. И все мы боимся штормового ветра с моря. Он может сорвать корабль с якорей. А берег пустынен. И не крикнешь в эфир, призывая о помощи.

А ночь темна и длительна, облака несутся низко, ветер все яростнее завывает в снастях, круче становится волна и резче рывки корабля и скрежещущий лязг якорных канатов.

Все грознее шумит прибой, то нарастая, то замирая вдали.

Научное значение первой экспедиции на «Персее» было велико. Прежде всего потому, что она получила обширный (по тому времени) материал о температуре, солености, гидрохимических элементах и биологии водных масс, а также о глубинах, грунтах и животном населении дна моря.

Конечно, по одному только разрезу нельзя было сделать какие-либо выводы и обобщения, тем более что не имелось данных для сравнения.

Значимость экспедиции на «Персее» заключается не только в самих материалах, но и в том, что она положила начало систематическим, планомерным и комплексным исследованиям Баренцева моря. Такие исследования распространились постепенно на все море, и накопленный материал позволил сделать широкие обобщения и важные научные выводы. Так,

например, только выяснив зависимость между рельефом дна, распространением теплых атлантических вод и распределением стад промысловых рыб, можно было правильно организовать поиски новых промысловых районов. Опираясь на эти данные, уже в 1930 году экспедиция на «Персее» обнаружила совершенно новые скопления промысловых рыб в Баренцевом море.

Исследования 1923 года явились тем фундаментом, на котором базировались многочисленные последующие экспедиции в Баренцевом море. Не следует забывать, что это было первое плавание «Персея».

ГЛАВА 5
★★★★★★★★★★★★★
Плавания в 1924 году

Незаметно прошла зима в университетских занятиях и воспоминаниях о плавании на «Персее». Уже приближается лето, и снова начинаются бесконечные хлопоты о снаряжении экспедиции. На сей раз они всей тяжестью пали на Старостина и меня. Опять мы с утра до ночи бегаем, покупаем, достаем, получаем. На севере «Персей» тоже готовится к плаванию.

И вдруг от капитана поступает телеграмма: «В Архангельске нет угля!» Институт как организация, владевшая только одним судном, включался в общую заявку на топливо для всего Севгоспароходства. В первую очередь оно снабжало, конечно, свои транспортные суда, и при какой-либо заминке с углем «Персею» в нем отказывали. Так случилось и в конце июня 1924 года.

Телеграмма эта ввергла нас в панику — неужели задержится экспедиция? Забегали мы по разным организациям, выясняя, где можно раздобыть уголь, телеграфировали даже в Лондон в АРКОС. В таком напряжении пробыли мы несколько дней; к счастью, пришла новая телеграмма о том, что уголь получен, и наши тревоги кончились.

Этот период тревог и волнений скрасило приятное событие: нам, молодым штатным сотрудникам института, «специалистам на все руки», получавшим зарплату 20 рублей в месяц, с июня увеличили ставку до 55 рублей. В те годы, и в нашем возрасте, можно было почувствовать себя богачами.

Станция Исакогорка. При виде просторов Северной Двины и кораблей, которые стали мне теперь родными, радостно захолонуло сердце. «Персей» встретил нас корабельным запахом, свежей краски и смоляных тросов, — моим любимым запахом. Домой я тогда писал: «„Персей" не узнать, весною все прошпаклевано, покрашено, просмолено. Корабль выглядит прямо именинником, на него смотреть приятно. Внутри тоже все покрашено, чистота и запах лака. Но сразу же, как только мы прибыли, «Персей» стал под погрузку угля, и все запорошило черной пудрой. Приняли 7800 пудов. Наученные горьким опытом, загрузили не только ямы и трюмы, но и всю среднюю палубу, так что ходим теперь по доскам, настланным поверх угля. Взяли на два месяца продовольствия, довольно разнообразного: и компот, и кисель и проч., и проч. — питаться будем хорошо. Середина июля, а погода ужасная, беспрерывный мелкий дождь и температура 7-8 градусов.

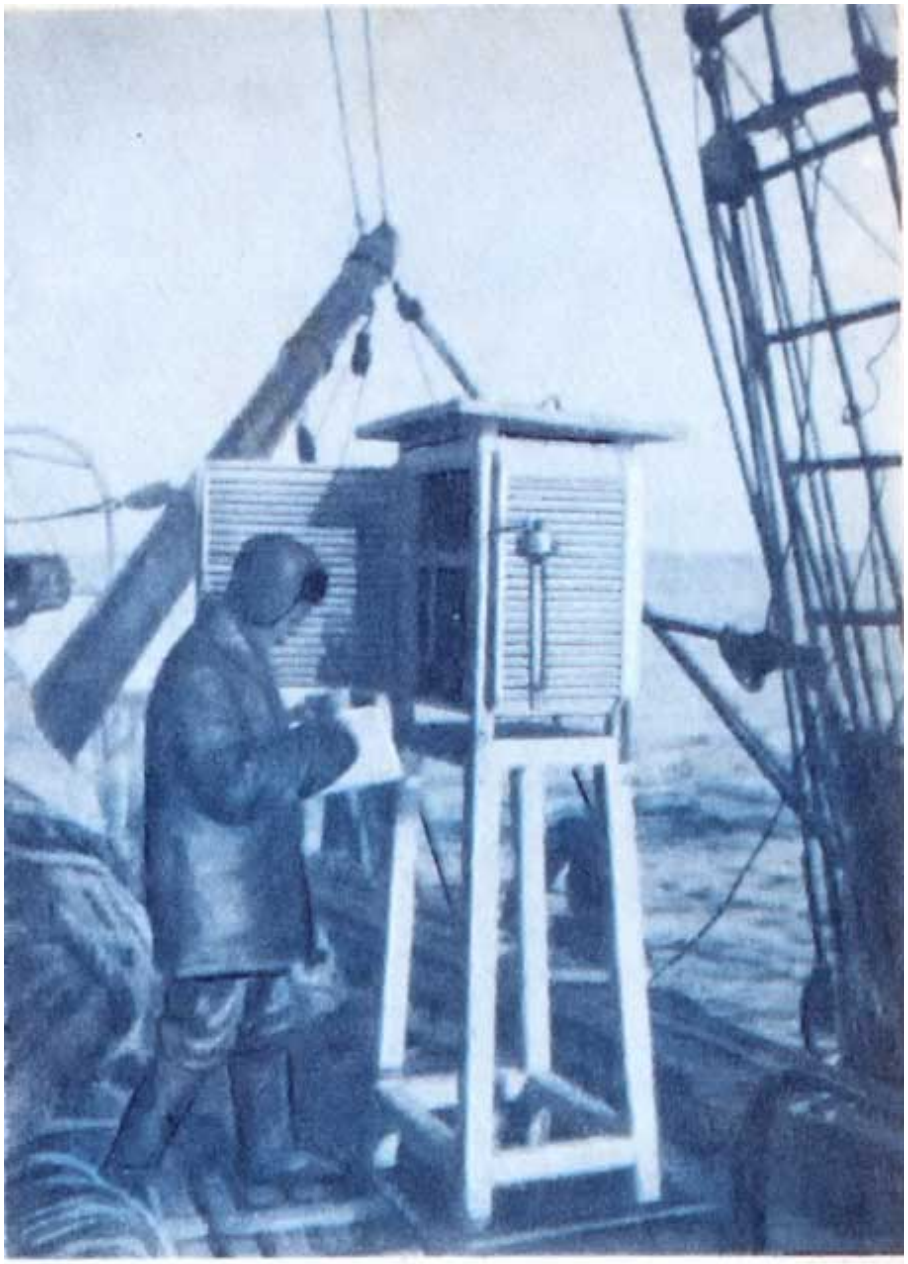
С сапогами ничего не вышло, за починку запросили 15 руб., тогда как в Москве я мог бы купить за 15 руб. новые. Тоже мне провинциальные цены! Ну да ничего, как-нибудь обойдусь».

«Персей» был уже испытанным кораблем, и научный совет института постановил ежегодно проводить детальное исследование какого-либо из наименее изученных районов Баренцева и Карского морей. На лето 1924 года в план экспедиционных работ была включена юго-восточная часть Баренцева моря, к востоку от линии Святой Нос — остров Междушарский у Новой Земли. Эта акватория считалась очень плохо изученной, для нее не было даже надежной навигационной карты. Кроме того, намечалось детальное исследование химического и газового режима глубоководной впадины, расположенной у острова Вайгач со стороны Карского моря, и особенно ее придонных слоев. Начальником

экспедиции назначался гидробиолог Лев Александрович Зенкевич.

За несколько дней до выхода в море на корабль прибыл новый сотрудник — метеоролог, маленького роста, щупленький, невзрачный. Звали его Казимир Романович Олевинский. Молодежь с недоверием встретила его. Но он как-то быстро «притерся» в нашей «морской» компании с уже устоявшимися традициями и взаимоотношениями, в которой новичку первое время приходится совсем не легко. Я сдружился с ним на многие годы. Наш новый товарищ был совсем не подвержен морской болезни. Впоследствии, однако, выяснилось, что длительная и сильная качка на Казимира все же действовала, но как-то своеобразно: у него появлялся необычайный аппетит. Можно было только удивляться, как вмещается столько еды в таком маленьком теле. И, как говорится в русской пословице: «С кем поведешься, от того и наберешься», глядя на Казимира, я тоже во время качки стал испытывать волчий аппетит. Мы запросто могли уничтожить с ним по 2-3 порции второго.

Я задержал внимание читателя на К. Р. Олевинском потому, что начиная с 1924 года он много лет работал на «Персее», показал себя отличным метеорологом и, несмотря на свои размеры, человеком «двужильным», т. е. обладал качествами, незаменимыми в морских экспедициях.



Метеостанция на спардеке «Персея»
и К. Р. Олевинский.

Метеостанция на спардеке «Персея» и К. Р. Олевинский.

Еще в прошлую навигацию меня избрали кают-компаньоном. В мои обязанности входило следить за

питанием экипажа, составлять меню так, чтобы стол был по возможности вкусным и разнообразным. Но для этого надо было иметь то, из чего можно составить меню. Естественно, мне пришлось заботиться о снабжении корабля продуктами. Видимо, я с этим справился успешно, потому что теперь меня снова избрали, несмотря на протест. И хотя эта должность общественная, начальник оформил ее приказом, что, на мой взгляд, было противозаконным. Приказ есть приказ, пришлось запасать продукты.

Самым ответственным было закупить мясо. Я всегда приобретал его на рынке, в мясном ряду. Брал с собой несколько человек команды, и мы отправлялись. Мяса было много, оно висело в палатках целыми тушами, выбирал я заднюю часть помясистее да пожирнее и приценивался. Конечно, хозяин старался продать и передок, но я отказывался, заявляя, что и та часть, которую я беру, неважнецкая. Подходили и мои матросы и тоже начинали критиковать мою покупку, советовали идти на тот конец рынка, где видели мясо, так действительно мясо. А это разве мясо?

— Да не покупайте вы здесь, товарищ начальник, пойдемте на тот конец, там и купите!

Осмотрев еще раз облюбованный задок, я все же начинал торговаться. Хозяин, несколько сбитый с толку коллективной критикой его товара, как правило, не желал упустить выгодного оптового покупателя и уступал. Совершив покупку, я отправлял мясо с одним из матросов на корабль, а с оставшейся компанией продолжал путешествие по рынку. У следующей облюбованной туши сцена повторялась, и очередную покупку матрос уносил на судно.

Таким образом, на корабль отбиралось самое лучшее мясо. О судовом холодильнике в те годы мы не имели даже представления. Слегка натерев мясо солью, мы зашивали его в рогожу и подвешивали на вантах. В

чистом морском воздухе оно долго не портилось. Хорошее питание на корабле не только сохраняет физические силы экипажа, но и поддерживает настроение при неизбежных в море невзгодах.

Трудной была дополнительная обязанность, и я постарался извлечь из нее хоть какую-нибудь пользу для себя. По совету Казимира при составлении меню на следующий день я учитывал погоду. Если ветер начинал свежеть и ожидалось усиление его, я включал в меню какие-нибудь пирожки, пирожное и вообще что-нибудь повкуснее. В такую погоду, особенно в начале рейса, не все выходили к столу, а тем, кто не терял аппетита, доставались двойные порции. Мы считали это вполне справедливым — ведь и работу за укачавшихся приходилось выполнять нам. Этот трюк с меню был очень «выгодным» осенью, когда стояла прескверная погода, а в экспедиции участвовало несколько «гастролеров», как мы называли ходивших только в один рейс в погоне за впечатлениями и экзотикой. Экзотику они с избытком получали во время штормов.

Вечером накануне выхода в море в мою каюту ввалился матрос, весьма нетвердо державшийся на ногах. Он швырнул мне черно-белого котенка и рассказал:

— Возвращаюсь я, понимаешь, с берега на судно, смотрю, девчонка несет твоего котенка. Я говорю: «Ты куда тащишь нашего котенка?» А она отвечает: «Это, дяденька, мой котенок». — «Как это твой, — говорю я, — это с нашего судна котенок. Отдай!» Девчонка в слезы, опять свое твердит: «Дяденька, это мой». Не стал я долго болтать, отнял у нее котенка, и вот, понимаешь, прямо тебе возвращаю твоего Лямишку. Выпить у тебя не найдется?

А на койке уже обнюхиваются, знакомятся два совершенно одинаковых котенка.

— Да ты, Юрьев, войди сюда, посмотри.

Юрьев вошел, растерянно уставился на котят.

— Что-то ничего не пойму, — пробормотал он, — не так уж много я выпил и почему-то все вижу нормально, а только котята двоятся. Жарко у вас, понимаешь, в каюте, — и Юрьев поспешно вышел.

Так и остались у меня два одинаковых котенка. Своей подвижностью и игривостью они доставляли нам массу развлечений. Второго котенка я назвал Ошибкой.

Оказывается, кошки тоже испытывают морскую болезнь. Как только в Белом море стало покачивать, они приуныли. Ночью, когда ветер усилился, очаровательные котята испачкали мне стол и недавно купленные ночные туфли из шкуры нерпы, расшитые разноцветной шерстью, внутри подбитые белоснежным кроличьим мехом. Даже не успев ни разу надеть, пришлось выкинуть их за борт.

Вышли в море 15 июля 1924 года, т. е. в самый разгар арктического лета, а 18 июля начали работы на разрезе мыс Святой Нос — остров Междушарский. Как уже было принято в Плавморнине, на станциях проводились комплексные наблюдения по установленной программе. Но этот разрез примечателен тем, что, кроме обычных, впервые были сделаны две якорные станции (на глубине 80 метров продолжалась 18 часов 30 минут, а на глубине 165 метров — 28 часов). Якорь отдавали на ваере траловой лебедки, пропущенном через кип и клюз фальшборта. На этих станциях велись наблюдения за течением, суточной миграцией некоторых планктонных организмов и изменением кислородного режима. Закончив работы у острова Междушарского, «Персей» на 2 дня зашел в Белушью губу за пресной водой.

Я снова повстречался с Ильей Вылкой, передал всякие художественные принадлежности, посланные отцом и А. Е. Архиповым, и от них же письма. Встретил

меня Вылка очень радостно, как старого друга, и снова бесконечно расспрашивал о Москве и московских знакомых. С огорчением я узнал от него, что мой приятель, молодой Илья, подаривший мне в прошлом году трубочку из моржового клыка, погиб зимою во время промысла морского зверя.

Зимой в Белушьей губе был очень плохой промысел, началась цинга, а кроме того, почти все жители становища переболели испанкой, которая унесла 6 человек. На стоянке судовому врачу А. В. Леонтовичу пришлось оказывать медицинскую помощь очень многим ненцам и поделиться запасами из корабельной аптечки.

Гидробиологи совершили экскурсию на озера и нашли некоторые реликтовые формы. Я тоже ходил с ними и в горах убил трех гусей, а за обедом в кают-компании чувствовал себя героем дня. Вспоминали и мои охотничьи трофеи в плавании на «Малыгине», рагу из тюленины и пришли к убеждению, что жареный гусь куда вкуснее тюленя.

Выйдя из Белушьей губы, мы проделали разрез к острову Варандею, впервые повторив наблюдения, произведенные Мурманской научно-промысловой экспедицией в 1901 году. Таким образом, через 23 года мы получили сравнимые данные для этой акватории.

Закончив вблизи острова Вайгач продольный разрез по Печорскому морю, решили выйти в Карское море на глубоководную Вайгачскую впадину. Однако по радио сообщили, что проливы забиты льдом и пройти в Карское море невозможно. Мы поднялись к северу от острова Вайгач и встретили полосы льда, вынесенного восточными ветрами из Карских Ворот. На траверзе этого пролива выполнили третью якорную тринадцатичасовую станцию на глубине 100 метров. Из Печорского моря «Персей» направился в Белое море, чтобы вместо Вайгачской впадины намеченные планом

работы провести на больших глубинах Кандалакшского залива.

В губе Большая Пырья можно было набрать пресной воды и к тому же пополнить запас свежего мяса. Вход в губу очень глубокий, но настолько узкий, что с палубы можно добросить до берега кусок угля; потом губа расширяется, в нее впадает горная речка. Ее прозрачная, как хрусталь, вода шумит по каменистому порожистому руслу. Скалистые берега губы до самой воды поросли еловым лесом. Ну совсем норвежские фиорды! Стояла отличная погода, было тепло, как на юге. Я впервые купался в море у Полярного круга. Отплыв немного от берега, я встал на дно, и тут меня обожгло холодом. Прогретым оказался лишь, тонкий поверхностный слой, а под ним сохранялась очень низкая температура — остаток зимних холодов.

Было так приятно побродить по лесу, пахнущему нагретой хвоей. Удовольствие портили комары, кружившие над нами серым, облаком и жалившие так, что приходилось спасаться бегством. Только у самого моря можно было избавиться от этой звенящей тучи.

Километрах в четырех-пяти от стоянки находилась деревенька — типичная северная, с высокими, добротными, чистыми избами и дощатыми тротуарами вдоль улицы. Там мы с наслаждением напились парного молока и купили здоровенного барана, надеясь без труда довести его до нашего повара. Но не тут-то было! Сначала он резво бросился вперед и потащил нас за собой, потом вдруг уперся и пришлось его тащить. По каменистой горной тропинке такая буксировка была одному не под силу, и мои спутники, Казимир Олевинский и Владимир Яковлевич Никитинский[3], толкали барана сзади. Такой способ передвижения отнял бы у нас несколько часов. Пришлось взвалить барана на спину и, держа его за передние ноги (задними он в это время норовил ударить носильщика), тащить по

очереди с Никитинским. На пути нам пришлось переправляться по семужьему заколу[4] через быструю речку. Идти по двум колеблющимся бревнам с испуганно брыкающимся бараном за спиной, казалось, невозможно. Долго стояли мы в нерешительности перед переправой, и только решив связать барану ноги и взять его вдвоем с Никитинским на руки, кое-как переправились на другую сторону. Смешное это было зрелище! Казимир так хохотал, что иногда даже становился на четвереньки.

Нам смешно не было — мы еле двигались, готовые либо бросить барана, либо лететь в бурливую речку.

Через два дня мы вышли из живописной губы с полным грузом свежей воды и зловредных комаров, которые забили все помещения и каюты, так что жить стало невмоготу. Трое суток боролись мы с ними всяческими способами, вплоть до окуривания смоляным дымом.

Карта глубин Кандалакшского залива оказалась неправильной. В поисках 350-метровой впадины мы довольно долго галсировали по заливу. Наконец нашли ее между мысом Турьим и Шараповыми Кошками. Здесь мы и отдали якорь на 12-часовую станцию для проведения тщательных гидрохимических исследований, в особенности по определению баланса углекислоты от поверхности до дна.

11 августа «Персей» возвратился в Архангельск.

Плавание проходило в период «гидрологической весны». Во время рейса был собран очень большой материал по гидрохимии юго-восточной части Баренцева моря. Погода благоприятствовала работам, штормов не было, стояла преимущественно ясная погода, и вся сеть станций опиралась на обсервации. Туманы встретились лишь у берегов Новой Земли.

В конце рейса нас все-таки потрепало. Уже на баре Северной Двины внезапно налетел жестокий ветер. Мы

приготавливали белые сорочки, отутюживали брюки, договаривались, кто останется на вахте, а кто первый пойдет на берег и какой ужин закажет в ресторане. В ожидании лоцмана отдали якорь. Ветер налетел с такой силой, что сразу же пополз якорь. На мелководье бара ветер развел высокую и крутую волну, захлестывающую на палубу песок, ракушечник и мелкую гальку. Пришлось спешно выбирать якорь и уходить штормовать в море.

Вместо ресторана и встречи с родными — тревожная штормовая ночь, прошедшая под аккомпанемент дикого завывания ветра.

Для полярных мореплавателей лето всегда бывало очень коротким. Уходишь в море — весна только наступает и зачастую в Белом море еще встречаются льды. Где-нибудь на Новой Земле, Шпицбергене или других полярных островах — ледники, снежные вершины, в море — плавучие льды и айсберги. А возвращаешься в Мурманск или Архангельск — уже глубокая осень, в воздухе порхают белые мухи. И только в промежутке между плаваниями спешишь насладиться летом. Но междурейсовая стоянка обычно очень коротка, а время загружено до предела подготовкой к следующему походу.

Так и на сей раз. На летнее солнышко и подготовку к экспедиции у нас было не более двух недель. В плавание я отправлялся самостоятельным гидрологом и надо было позаботиться о своей лаборатории и обеспечении ее всем необходимым. Гидрохимик не мог участвовать в этой экспедиции, поэтому сбор гидрохимических проб, титрование кислорода и прочее ложилось на меня.

А сверх того еще надлежало получить продовольствие, хорошо хоть, что принимать продукты я поручил судовому врачу А. С. Ахматову.

Гидрологи В. А Васнецов. В. В. Ломанин и профессор А. И. Россолимо. Белое море.

Гидрологи В. А Васнецов. В. В. Ломании и профессор А. И. Россолимо. Белое море.

Плавание предстояло очень интересное. Сначала надо было повторить разрез по 41-му меридиану (это стало традицией), а затем заняться изучением северо-западной, почти совсем не исследованной части Баренцева моря. По 41-му меридиану мы должны были достичь кромки полярных льдов и, если позволит ледовая обстановка, пройти к Земле Франца-Иосифа и там высадиться. От этого архипелага вдоль кромки льдов проделать разрез к Шпицбергену и вдоль его восточных берегов зайти в Стур-фьорд — проверить сведения мореплавателей прошлого века о возможности проникнуть в Стур-фьорд проливом Хелис (между островами Западный Шпицберген и Баренца). По восточному берегу острова Западный Шпицберген, в бухточках Китовая и Агард, восстановить русские заявочные столбы, поставленные еще в 1912 году В. А. Русановым. Из Стур-фьорда «Персею» надлежало направиться на Западный Шпицберген, в Ис-фьорд и в Грумантбюэне безвозмездно получить полный груз угля.

На обратном пути на родину мы собирались выполнить разрез от Шпицбергена мимо острова Медвежьего на Нордкап, зайти в Александровск на Мурманскую биологическую станцию, взять там пианино, чтобы установить его на «Персее», и затем возвращаться в Архангельск.

Итак, у нас была перспектива побывать на Земле Франца-Иосифа, повидать Шпицберген, о суровой красоте которого я так много читал. Ради этого стоило без сожаления расстаться с архангельским летом.

В этой экспедиции «Персея» к Шпицбергену принимал участие Василий Владимирович Шулейкин, тогда еще молодой научный работник, впоследствии крупнейший ученый с мировым именем, основоположник

новой отрасли мореведения — физики моря. Он шел в плавание со своим прибором для изучения оптических свойств морской воды. По-видимому, четвертую экспедицию «Персея» можно считать началом его больших гидрофизических работ на многих морях и океанах, которым В. В. Шулейкин посвятил свою жизнь.

Предстоящее плавание привлекало не только нас, постоянных экспедиционных научных работников. Но корабль наш был маленьким, число жилых мест ограничено, никаких дополнительных помещений не имелось. Численность команды строго соответствовала минимально допустимому штатному расписанию, обеспечивающему жизнедеятельность корабля. С меньшей командой судно не могло выходить в море. Никаких практикантов или стажеров сверх штата мы не могли брать. А желающих устроиться в экспедицию всегда находилось несметное количество.

Как исключение, в экспедицию были приняты кинооператор Севзапкино С. С. Лебедев и корреспондент одной из центральных газет Б. Пильняк. Зато я, единственный гидролог, остался без помощников. Иван Илларионович Месяцев меня утешал: «Передаю в ваше распоряжение Пильняка». В душе я очень усомнился в полезности такого помощника.

На «Персее». Верхний ряд (слева направо) — А. В. Кузьмин, А. П. Савватимский, Б. Пильняк, М. С. Идельсон, В. В. Шулейкин; средний ряд — Е. К. Месяцева, А. Д. Старостин, В. А. Васнецов, И. И. Бугаев, К. Р. Олевинский; нижний ряд — В. А. Броцкая, А. А. Шорыгин, С. С. Лебедев, Т. И. Горшкова, А. С. Ахматов, А. И. Мусиков.

На «Персее». Верхний ряд (слева направо) — А. В. Кузьмин, А. П. Савватимский, Б. Пильняк, М. С. Идельсон, В. В. Шулейкин; средний ряд — Е. К. Месяцева, А. Д. Старостин, В. А. Васнецов, И. И. Бугаев, К. Р. Олевин-ский; нижний ряд — В. А. Броцкая, А. А. Шорыгин, С. С. Лебедев, Т. И. Горшкова, А. С. Ахматов, А. И. Мусиков.

Под вечер 24 августа мы снова вышли в море. Я прибрался в гидрологической лаборатории, принайтовил все по-походному. Надо было навести порядок в каюте, где как попало разбросаны всякие покупки. Обитали мы со Старостиным все в той же каюте, которую облюбовали во время постройки «Персея». И хотя все в ней было на месте и обжито, мы любили дополнять

обстановку то каким-нибудь абажуром, то полочкой. Ведь каюта большую часть года была нашей квартирой. На сей раз мы решили укрепить раздобытый где-то небольшой стенной шкафчик, пока не началась качка.

Я побежал за сверлом и отверткой в машинное отделение. Стояла чудесная штилевая погода. В конце августа около полуночи в этих широтах становится уже темно. На темном небе, переливаясь радугой, мерцали звезды. Большая Медведица висела над самым горизонтом. Корабль был ярко освещен, над средней палубой, заваленной углем, висела большая люстра, команда прибиралась и все, что требовалось, найтовила.

В каюте, взгромоздившись на табуретку, я стал привинчивать шкафчик, а Старостин его поддерживал. Вдруг сильный, но не резкий удар (судно на что-то наскочило), треск ломающегося дерева — и я полетел с табуретки, не успев ни за что ухватиться. Мгновение — и мы выскочили на палубу через носовую дверь передней рубки.

Поперек «Персея», освещенные его огнями, высились мачты и поднятые паруса медленно кренившегося корабля. По нашему бушприту, нависшему над тонущим кораблем, охая и стеная, лезли люди в нижнем белье и наспех накинутой верхней одежде.

«Персей» почти с полного хода налетел на парусную шхуну «Дева», нагруженную рыбой, ударил ее в борт и разрезал до середины. Через несколько минут шхуна легла парусами на воду, пробоиной вверх, но не затонула.

Обстоятельства аварии таковы. При полном безветрии шхуна своего хода не имела и дрейфовала по течению. Поморы не особенно соблюдают правила кораблевождения, отличительных огней они не зажигали, вахту не несли и, кроме того, все спали в рубке. Наш вахтенный штурман И. Н. Замяткин увидел

очертания «Девы» совсем близко впереди по курсу, рванул ручку телеграфа на «полный назад», скатал руль на борт, но было уже поздно: машина, хотя и остановилась, отработать назад не успела. Окованный железом наклонный фбрштевень «Персея» как топором разрубил «Деву». Сколько же острот сыпалось потом в плавании на бедную голову Замяткина, тогда еще холостого молодого человека. Так как потерпевшее судно оставалось в полузатопленном состоянии, то его, затянув пробоину парусиной, отбуксировали на бар, вызвали по радио спасательный буксир из Архангельска и остались у места аварии до утра.

Буксир оттянул шхуну на мелкое место, там ее поставили на киль, воду откачали, разгрузили. Рассказывали потом, что владелец «Девы» помор Верещагин выгодно продал рыбу, хорошо промытую в двинской воде. Шхуну он отремонтировал и продолжал на ней плавать.

По возвращении из экспедиции состоялся морской суд, разбиравший обстоятельства аварии. Свидетельство находившегося в момент столкновения на мостике представителя прессы Пильняка имело существенное значение, и в конечном счете Замяткина признали невиновным.

Расставшись через сутки с «Девой», давшей пищу и корреспонденту, и кинооператору, мы пошли своим курсом к мысу Святой Нос, а 27 августа начали работы по 41-му меридиану. Станции приходилось делать при непрерывных северо-западных ветрах, которые дули до 3 сентября и иногда достигали 9 баллов. Чтобы не пропускать станции при ветрах 7 баллов и больше, становились носом на волну и подрабатывали машиной, стараясь держаться на месте. Я наловчился производить гидрологические наблюдения даже при ветре 8 баллов. Это было возможно только потому, что гидрологическую вьюшку в этом плавании перенесли на корму.

Как я и ожидал, назначенный мне подручным корреспондент оказался плохим помощником, вернее никаким. Когда в хорошую погоду мы шли еще Белым морем, он поразил всех нас, появившись в кают-компании к утреннему чаю в голубом шелковом японском халате с пестрыми драконами, подпоясанном толстым витым шнуром с огромными кистями, как у портьеры. Халат был действительно замечательный, с тех пор прошло 50 лет, а я отчетливо помню его. Быть может, он так четко врезался в мою память еще и потому, что уж очень не вязалось это сибаритское одеяние с нашей кают-компанией, да и вообще со всей судовой обстановкой.

Как только в Баренцевом море начало свежеть, голубой халат и его владелец исчезли в каюте.

Кинооператор, или, как мы его прозвали, Киносеменыч, оказался веселым, подвижным и деятельным человеком. Он быстро вошел в нашу морскую компанию. Но и его штормовая погода «костьми» уложила в койку. Сильно мучился он, бедняга, а в минуты отчаяния даже требовал, чтобы его «высадили на берег, иначе он сдохнет». И это во время шторма-то! Потом, однако, веселый нрав и жизнедеятельный характер Киносеменыча победили морскую болезнь.

Разрез по 41-му меридиану мы выполнили до кромки полярных льдов, не пропустив ни одной станции, и так удачно, что при обратной прокладке коррективы были незначительны, несмотря на штормовую погоду.

Следует напомнить читателю, что в те времена еще не было ни радиопеленгаторов, ни прочего современного навигационного оборудования. Единственными инструментами являлись магнитный компас, лаг да хронометр с секстаном, который применим только в ясную погоду, а она в Северном

Ледовитом океане редка. Иногда неделями приходилось плавать по счислению, да еще ложиться в дрейф на станциях или штормовать на волну. Учитывая, что в океанографических работах правильные координаты станций являются весьма важным условием, нужно было с большим умением вести прокладку, учитывая взаимодействие различных факторов, влияющих на корабль.

2 сентября ветер загудел с силою 9 баллов. Шел густой снег, крупные хлопья не падали, а неслись горизонтально. Нельзя было держаться на курсе, мы развернулись против ветра и волны и старались сохранить положение. Во второй половине дня около 76° 50' с. ш. появились отдельные полосы льда, а 3 сентября под 77° 33' с. ш. на пути стала кромка тяжелого крупнобитого многолетнего льда. Она тянулась с запада-северо-запада на восток-юго-восток. Среди ледяных полей, запорошенных свежевыпавшим снегом, возвышались крупные айсберги. Мы не рассчитывали так рано увидеть льды и были огорчены нежелательной встречей. По-видимому, они дрейфовали к югу под действием сильных северо-западных ветров, непрерывно дувших последние дни.

Итак, уже под 77° 33′ с. ш. мы были вынуждены прервать разрез. Снова не осуществилась мечта попасть на Землю Франца-Иосифа, опять не пустили тяжелые, непроходимые для нас льды. Должен признаться, возможности зайти в лед и отдохнуть от непрерывной качки я был даже рад. Мне тяжело достался этот разрез: подручный не выходил из каюты, а я выполнял все работы только с помощью вахтенных матросов (без них я не мог бы справиться). Двое из них были учащимися мореходного училища; они не только крутили вьюшку, но и помогали брать пробы, делать записи в журнал. Я только не позволял им отсчитывать температуру и фиксировать пробы на кислород. И если мы, молодые

штатные сотрудники экспедиции, могли ставить паруса, управлять вельботом и вести корабль по курсу, то и матросы помогали нам собирать научные материалы. Такая взаимопомощь была очень полезна и объединяла команду и экспедиционный состав.

Сохранилась ли эта традиция и теперь на современных экспедиционных кораблях, похожих на комфортабельные гостиницы?

Учащиеся мореходного училища всячески старались попасть на «Персей». Дело в том, что по учебной программе им полагалось пройти стажировку на парусном корабле, а плавание на «Персее» засчитывалось как на парусном. Можно было всю палубную команду укомплектовать учащимися, но мы брали двух-трех, потому что имелись штатные матросы, плававшие по нескольку лет. Мы их очень ценили — они уже привыкли к специфике работы на исследовательском судне.

Отдохнув во льдах, мы легли на северо-запад, к островам Вайча. В прошлом году, встретив льды у Земли Франца-Иосифа, мы не решились в них войти: как вы помните, угля оставалось только на три дня. Теперь же, на пути к Шпицбергену, встречался тяжелый крупнобитый лед сплоченностью до 7 баллов, а местами до 8 и даже 9. Конечно, «Персей» не крошил его, как ледокол, а выбирал наиболее слабые места. Большие поля мы старались обходить, но иногда пробивали довольно значительные перемычки. Крупных айсбергов грязновато-голубого цвета, отколовшихся от многочисленных ледников Шпицбергена, а может быть, и Земли Франца-Иосифа, больше всего было сразу после поворота от 41-го меридиана.

Стараясь не забираться далеко от кромки льдов, но придерживаясь курса на острова Вайча, мы выполняли полные серии наблюдений на станциях в разводьях и полыньях или там, где лед более разрежен.

Почти на всем пути до островов стояла прескверная погода, то зарядами шел снег, то налетала настоящая пурга, то нависал густой туман и видимость совсем пропадала. Мы шли ощупью. Иногда с юга докатывалась слабая зыбь и плавно покачивала айсберги, возвышавшиеся над льдинами. Это означало, что мы приближались к кромке.

В тумане и в непрерывных снежных зарядах 5 сентября мы залезли в тяжелый крупнобитый лед сплоченностью до 9 баллов. Решили остановиться и подождать, когда обстановка улучшится. Как всегда в таких случаях, я поднялся в бочку. Но и с высоты я увидел, что корабль окружают льды. А кругом беспросветное месиво из тумана и снежных хлопьев. Видимость ограничивается какой-нибудь сотней метров. И кажется, что дальше вообще нет ничего — существуют только «Персей», лед, туман и снежные хлопья, заполняющие весь мир. Такое ощущение я испытывал не раз, когда торчал в одиночестве на мачте корабля.

Через несколько часов ненадолго разъяснело и впереди по курсу, казалось, была чистая вода. Ничего не оставалось, как пробиваться к ней. В короткой жизни «Персея» это было, пожалуй, самое серьезное испытание его ледовых качеств. Пробивались рывками, иногда отрабатывая назад и снова наскакивая с небольшого разбега. Больше всего беспокоил винт, он был цельнолитым чугунным и при сильном ударе могла отколоться лопасть и лопнуть ступица. Отлить другой винт, хотя бы бронзовый, в те годы мы не имели возможности. Запасного винта или водолазной станции на «Персее» не было. Да и вообще менять в море своими силами литой винт — задача невыполнимая. Продвигались мы с большой осторожностью, но все же некоторые удары бывали настолько сильными, что однажды в лаборатории я упал вместе со стулом.

«Персей» прекрасно выдержал это испытание, преодолев зону девятибалльного крупнобитого льда, и через несколько часов выбрался на чистую воду. Вскоре по курсу открылась Земля Короля Карла. Проливы между островами были чистыми, и только кое где торчали высоченные айсберги, сидевшие на мели.

Мы уже нуждались в пресной воде для котла и решили поискать ее на довольно большом острове Свенскё (Шведиш Форе-ланд). К вечеру медленно, с большой осторожностью, выставив лотового на баке, мы приближались к острову. В этом районе мы пользовались английской картой, составленной в прошлом веке и заведомо знали, что она не верна. После полуночи 6 сентября «Персей» отдал якорь между бухтой Антарктик и мысом Хаммерфест на острове Свенскё. Переход от северного конца разреза по 41-му меридиану на острова Вайча был закончен.

Несмотря на трудные навигационные условия, льды, снегопады и туманы, этот второй разрез выдержан очень хорошо. Отклонения от намеченного курса незначительны, счисление правильно, интервалы между станциями соблюдены и их координаты верны. Это делает честь нашим судоводителям. Разрез, на котором выполнено 8 полных станций, не считая промеров глубин, измерений температуры воды и метеорологических наблюдений, пересекал акваторию, ранее никогда не посещавшуюся исследовательскими судами. Да и другие корабли редко заглядывали в эти далекие неприветливые воды, быть может, кроме промышленных в давние времена. Разносторонние наблюдения представляли большой интерес для океанографов, в особенности благодаря их комплексности. После нашего плавания разрез этот запечатлелся на навигационной карте цепочкой глубин.

Порядок работ на разрезах, в открытом ли море или во льдах, давно уже твердо установился. За 20 минут до

остановки корабля на станции вахтенный матрос будил гидрологов, планктонологов и геологов. Они первыми начинали наблюдения. Двадцати минут было вполне достаточно, чтобы одеться, обуться (умыться отпадает), расчехлить лебедки, прогреть паровую и вообще подготовиться к работам. Как только судно останавливалось, все приборы шли в воду. За 20 минут до окончания своих наблюдений гидрологи будили тех, кто должен был работать на ходу корабля с драгами, тралами и прочими приборами.

Мой помощник — корреспондент с заходом во льды оправился от морской болезни, и я решил привлечь его к работе. Не скажу, что с удовольствием, в дневные часы вьюшку он крутил. Но многие станции приходились на ночное время, и тут оказалось, 20 минут на подготовку ему слишком много. За эти 20 минут он успевал снова крепко заснуть и вылезал на палубу, когда все было уже закончено.

Итак, мы отдали якорь у острова Свенскё после полуночи 6 сентября. Спустили шлюпку, чтобы сделать промер и определить, может ли «Персей» подойти ближе к берегу. По возвращении шлюпки корабль снялся с якоря и осторожно пополз в бухту Антарктик, за мысом Хаммерфест снова стал на якорь.

Гористый остров Свенскё, сложенный песчаниками, с выступающими почти черными базальтами, припорошённый снегом, выглядел очень неприветливо. Я бы сказал, что это слово слабо выражает впечатление, которое производила эта земля. Быть может, пасмурная погода и низкие клочья облаков усугубляли тяжелое впечатление. Мы высадились. Никто не знал, кто и когда побывал до нас на этом острове. На нем мы нашли маленькую, совсем развалившуюся промысловую избушку и невдалеке от нее сгнившую кулему на песца. Значит, люди здесь жили! Если принять во внимание размеры избушки, по всем признакам

русской, обитателей могло быть не более трех, максимум четырех, человек. Какими надо быть бесстрашными людьми, чтобы оставаться в ней на полярную ночь! В одиночестве, тесноте, без всякой связи с миром, без уверенности, что на следующий год судно обязательно пробьется к острову и освободит добровольных изгнанников. А ночь — это трехмесячная тьма, кругом мертвенные земли, льды да сполохи на небе, озаряющие своим призрачным светом замерзший мир.

Берег Земли Короля Карла.

Берег Земли Короля Карла.

В английской лоции упоминалось еще, что на мысе Норденшельда стоит русская часовня, но теперь ее не было.

Пресной воды, такой, чтобы ее удобно было взять, мы не нашли. Ручьев нет. Небольшие пресные озера находятся далеко от берега, и брать из них воду мы были не в состоянии. Ближе к урезу моря нашлись только лужи с водой, слегка подсоленной прибоем. Мы попытались доставить на судно вельбот с этой водой, хотя бы для котла, но свежий северный ветер вынудил нас прекратить это занятие. Пришлось искать другую стоянку в бухте, расположенной на юго-восточной стороне острова между мысами Хаммерфест и Норденшельда. Здесь, метрах в пятидесяти от уреза воды, нашли небольшое озеро. Свободные от вахты матросы и кочегары, штурманы и механики, весь экспедиционный состав ведрами или шайками тащили воду по скользкой обледеневшей гальке к берегу. Потом заходили в море по колено, а по мере наполнения вельбота и глубже, и выливали в вельбот воду. И все это при пронзительном, шквалистом ветре и небольшой волне, которая вот-вот захлестнет в сапоги. Не легче было и доставить воду на судно. Надо было залезть в наполненный водой вельбот, отчего сидеть на банках приходилось на корточках, и еще грести до судна мили полторы. С судна спускали приемный шланг, и всю добытую с таким трудом воду «Персей» засасывал в какие-нибудь 4-5 минут. На то, чтобы налить и доставить к кораблю один вельбот с пресной водой, уходило от двух до трех часов. А так как из-за волны в бухте мы не заполняли шлюпку до краев, водозаборная деятельность длилась больше суток. Промокшие «наливальщики» на берегу работали на холодном ветру со снегом, лишь в перерывах греясь чаем у непрерывно горящего костра.

Способ доставлять воду на «Персей».

Способ доставлять воду на «Персей».

Несмотря на тяжелую работу и скверную погоду, береговой отряд «водолеев» не падал духом. Все были

веселы, шутили. Особенно развлекал нас Киносеменыч; из-за погоды он не взял киноаппарат и вместо него орудовал ведром: по специальности, как мы говорили. Веселые шутки и смех не смолкали. А когда нам, мокрым и промерзшим, Месяцев прислал по чарке спирта, мы хором прокричали ему «ура», так что за полторы мили было хорошо слышно.

Пока мы черпали воду, с моря надвинулся лед. Между снежными зарядами и клубами тумана немного разъяснело, и мы увидели, что полоса довольно сплоченного крупнобитого льда, примыкая к мысам Хаммерфест и Норденшельда, закрыла выход из бухты. Это встревожило капитана, но люди находились на берегу, а пресная вода была необходима для дальнейшего плавания. Пришлось рисковать и остаться на якоре. К ночи 7 сентября видимость улучшилась, и оказалось, что льды немного отошли от входных мысов. Капитан не стал медлить, прекратил водоналивную операцию и вызвал всех на судно. Мы подняли шлюпки в ростры, выбрали якорь и пошли из бухты в море. За сутки тяжелой работы мы приняли всего 10 тонн воды для котла.

Быть может, читатель подумает, что я слишком надолго задержал его внимание на таком прозаическом моменте, как обыкновенная пресная вода. Но, описывая этот случай на острове Свенскё, я хотел показать, насколько трудно бывает в Арктике найти пресную воду и пополнить ею корабельные запасы. А вода необходима, ибо без нее из тех далеких пустынных областей можно и не добраться до родных берегов.

В море мы продолжили работы по намеченной программе, начав разрез от острова Свенскё на северную оконечность острова Баренца, чтобы в дальнейшем выяснить, возможен ли заход в Стур-фьорд через пролив Хелис. Все время шли мы среди льдов, то более разреженных, то сплоченных до 5-6 баллов,

которые особенно не препятствовали нашему продвижению к цели.

Но 8 сентября «Персей» неожиданно уперся в сплошные ровные ледяные поля. Остановили машину, решили осмотреться. Как всегда, с хорошим биноклем на шее я полез в наблюдательскую бочку, долго и внимательно разглядывал горизонт. И в северном, и в западном направлении, и даже на юг видны были только тяжелые ледяные поля, местами всторошенные. По нашему курсу на запад никаких признаков чистой воды или хотя бы разводьев. Подойти к проливу Хелис мы не смогли, как ни привлекала нас интересная разведка неизвестного пролива.

Воспользовавшись остановкой, сделали полную станцию и обратным курсом стали выбираться из льдов. Ничего не оставалось, как следовать в Стур-фьорд обычным путем, огибая с юга остров Эдж. Но и это было не так-то просто. Утром 8 сентября путь преградили огромные, маловсторошенные ледяные поля. Лавируя и протискиваясь между ними, мы пытались вылезти хотя бы к юго-востоку. Но безуспешно. Пришлось остановить машину и ждать, когда приливные течения и ветер улучшат ледовую обстановку.

Прекратились всякие звуки в корпусе и снастях, стук паровой рулевой машины, которую во льдах непрерывно крутят то право, то лево на борт. Только в машинном отделении монотонно поет на высокой ноте турбодинамо.

В душе разливается ощущение полного отдыха. Можно и на ходу корабля лежать и ничего не делать, но такого чувства не возникает. Для человека важно хотя бы временное избавление от всяческих звуков!

Во время вынужденной стоянки взяли станцию.

Предположения сбылись: ветер сменился, лед начало разводить. Воспользовавшись этим, мы двинулись к югу. Нам удавалось пробираться среди

льдов сплоченностью 6-8 баллов, пока наконец мы не вышли к его кромке.

К концу дня сквозь поредевший туман проглянула вдалеке вершина острова Надежды (другое его название — Морская Лошадь).

С запада, с Северной Атлантики, катилась спокойная пологая зыбь. Ветер почти затих, и туман висел над самым морем. Выйдя из льдов на чистую воду, мы проложили курс на остров Надежды, он должен был находиться совсем близко. Но снова навалился проклятый туман, сократив видимость до каких-нибудь двух-трех кабельтовых. Плавно покачиваясь на зыби, «Персей» продвигается малым ходом. Лот-предупредитель Джемса давно уже выпущен за корму, но это мало успокаивает. На старой английской карте, корректированной данными до 1900 года, глубины вокруг острова почти отсутствуют, да и само его положение и очертания заведомо неправильны. Этот заброшенный остров редко посещают корабли, подход к нему опасен из-за мелководья и выступающих далеко в море кошек.

Ход сбавили до самого малого. На откидную площадку вышел лотовый матрос. Дали гудок, надеясь услышать эхо, но его поглотил туман. Не слышно также и шума прибоя.

Раз мы так близко оказались у острова Надежды, геологам очень хотелось его посетить, и, несмотря на трудный подход к нему, Месяцев решил высадиться. Мы не знали, посещал ли его какой-нибудь корабль.

Вдруг туман приподняло, показался берег, окаймленный белой полосой прибоя. Верхняя часть же острова оставалась в тумане, нависшем над горой. Из-за сильного прибоя высадка обещала быть малоприятной, но мы все же рискнули. «Персей» подполз к острову и отдал якорь примерно в полутора милях от берега.

Спустили вельбот, и береговая партия, всего несколько человек с опытным рулевым, направилась к суше. Зыбь, такая пологая в открытом море, по мере приближения к земле становилась круче. На пляж с грохотом опрокидывались уже совсем крутые гребни. Перед полосой прибоя гребцы задержали вельбот, табаня веслами. Надо было уловить благоприятный момент и прорваться между опрокидывающимися волнами.

Но вот мы, немного подмокшие, на пустынном берегу острова Надежды. Едва коснувшись ногами земли, мы мгновенно подхватили вельбот и оттащили его от воды.

Поднимаясь по разлогу маленького ручейка, в защищенном от ветров уголке мы увидели хороший домик норвежских промышленников. По северному обычаю, дверь его не была заперта, а просто заколочена поперек доскою. Мы вошли. В домике оказалось две комнаты. По всем признакам, в нем жили три человека. Покинули они свое жилье как-то внезапно, бросив часть имущества. На неубранном столе стояла посуда с остатками превратившейся в плесень еды. Койки находились в полном беспорядке. На наружных стенках домика остались тюленьи шкуры, растянутые для просушки. Они тоже позеленели. Обитатели покинули дом во всяком случае не в текущем году, но когда — сказать трудно. Может быть, год, может быть, три года назад. В чистом воздухе Арктики процесс гниения идет медленно, и остатки пищи, и сырые шкуры ничего не могли нам подсказать.

Случайно проведя рукой по маленькой полочке, укрепленной над столом, я нащупал какой-то предмет. Вытащил — смотрю, трубка, толстая, короткая, в форме рожочка, сильно прокуренная. Я снова сунул руку на полочку и достал коробочку норвежского табака, совершенно раскисшего и заплесневелого.

Трубочку я взял себе на память об острове. В последующие годы я неоднократно бывал вблизи острова, но тогда, пряча трубочку в карман, я не мог даже предположить, какое огромное событие в моей личной жизни произойдет вблизи этого необитаемого островка, затерянного в Баренцевом море, с приветливым названием Надежда. В моей душе оно сочетается с другим, не менее приветливым женским именем, которое… нет, это уже не имеет прямого отношения к нашему плаванию в водах Шпицбергена, а потому я умолчу.

Дверь мы снова заколотили доской.

Геологи определили высоту острова в 260 метров; сложен он такими же осадочными породами, что и Шпицберген. К сожалению, туман помешал определить астрономический пункт.

Полосу прибоя преодолели благополучно, только еще больше вымокли. А очень неприятно, когда за ворот попадает холодная вода и струйками стекает по спине. Вода, зачерпнутая в сапоги, куда более привычное явление.

Не успели мы отвалить от берега, как опять все накрыл густой туман. В нем очень трудно ориентироваться, и мы чуть не прошли мимо «Персея». Когда услышали непрерывно отбиваемые склянки, судно было позади нашего траверза.

Выбрав якорь, направились в Стур-фьорд.

Обойдя подальше неисследованный район архипелага Тысячи Островов, где нас сильно потрепал порывистый девятибалльный шторм, мы вошли в Стур-фьорд с юга. Залив был чист от льда, лишь отдельные айсберги виднелись на его водной поверхности.

Нам предстояло установить заявочные столбы в двух местах по западному берегу Стур-фьорда, около небольших бухточек Китовой и Агард. Первоначально мы

проскочили Китовую бухту, она неприметна с моря, и зашли в бухту Агард, где 11 сентября и отдали якорь. На берег высадились несколько человек с заранее изготовленным заявочным столбом. Съехали на берег и корреспондент с доктором.

Прошло совсем немного времени, и с судна заметили шлюпку с двумя гребцами, возвращающуюся обратно. Это были доктор и корреспондент. Запыхавшись от старательной гребли, они поднялись на палубу и сразу же прошли к начальнику. Меня заинтриговало их поведение — я решил, что это неспроста. Значит, на берегу случилось что-то интересное, а я торчу еще на судне. Надо разузнать, в чем дело. В неведении я пробыл не более минуты. На палубу вышел Иван Илларионович и сообщил, что они нашли на берегу скелет мамонта. Месяцев почему-то не выразил особого восторга по поводу столь замечательной находки, а приказал мне со Старостиным съездить и посмотреть. Мы, тоже не сразу осознав сенсационность этого научного открытия, прыгнули в шлюпку и погребли к берегу.

— Вот смотрите, — торжествующе показали нам Ахматов и Пильняк на полузамытые песком огромные кости скелета, торчавшие из земли у верхней границы прибоя, — чьи же это, как не мамонта?

Я глубокомысленно, но неопределенно хмыкнул, а Старостин промолчал.

Возвратившись на судно, мы прошли в каюту начальника.

— Нашли? — спросил он.

— Нашли! Как и следовало ожидать, это скелет кита.

— Я так и думал, да вот они уж очень настаивали, что мамонт, потому я послал вас посмотреть, — ответил Иван Илларионович.

Закончив работы в бухте Агард, мы разыскали бухточку Китовую и тоже установили заявочные столбы

для англо-русской угольной компании «Грумант». Здесь мы нашли старый столб (правильнее его назвать кол), поставленный для России В. А. Русановым в 1912 году. Мы поставили новый, а старый взяли с собой. Насколько я помню, впоследствии его передали Арктическому институту для его музея.

Выполнив свои обязательства для компании «Грумант», мы вошли во вкус и на ничейной территории в бухте Мон поставили еще заявочный столб для Плавморнина с соответствующей надписью. Стоит ли он сейчас?

В кутах бухт Китовой и Мон сползали в море красивые глетчеры. Они-то и рождали айсберги, которые в большом числе встречались в Стур-фьорде. Термин «фиорд» для него мало подходит, настолько он широк. В нем мы сделали 7 полных станций и множество промеров глубин.

Плавать в Стур-фьорде было очень тяжело: навигационная карта неверна, заходы в бухты и сами бухты нанесены неправильно, их приходилось разыскивать, глубины в фиорде и особенно в бухтах неизвестны. Ко всему этому почти все время была плохая видимость из-за туманов и сильных снегопадов, ночи становились все темнее и темнее. С большой осторожностью выбирали мы якорные стоянки, следуя за шлюпкой, производящей промер. Зачастую, когда налетали сильные порывистые северо-восточные ветры, мы покидали только что найденную якорную стоянку и искали другую, более защищенную.

Сложная навигационная обстановка и неуверенность в карте всех очень измотала, особенно штурманов. С чувством облегчения мы покинули 14 сентября неприветливый Стур-фьорд, подальше обогнули мыс Южный и вышли к западному побережью Шпицбергена. В полдень впервые определились здесь по обсервации и

к ночи легли курсом на Ис-фьорд, проложив его в 12 милях от берега.

Среди дня 15 сентября навалился вдруг густой туман по горизонту при абсолютно ясном небе над головой. Над туманом торчали отдельные остроконечные пики Шпицбергена. Освещенные солнцем, они ярко сверкали над пеленой плотного серого тумана. Красивое и совершенно необычайное зрелище!

Вечером «Персей» вошел в Ис-фьорд и к ночи отдал якорь в бухте Коль, против поселка угольщиков Грумантбюэн.

Ночью стих ветер, море в бухте стало спокойным, а на террасе крутого берега, высоко над нами, сверкали огни Грумантбюэна. И хотя это был совсем маленький поселок, после необитаемых островов, после неприветливого восточного берега Стур-фьорда казалось, что мы попали в иной мир. То, что рядом с нами были люди, создавало особое настроение.

Василий Владимирович Шулейкин с первого же дня на «Персее» почувствовал себя на своем месте как дома. У него установились самые лучшие отношения с экипажем. Благодаря разносторонним интересам и общительности он стал одним из самых приятных членов кают-компании. Когда закончились работы на меридиональном разрезе, мы вошли в лед и прекратилась многодневная отчаянная качка, Шулейкин — большой любитель музыки — организовал судовой оркестр. Хотя иные музыканты играли на незатейливых инструментах (штурманы И. И. Замяткин и Е. Е. Потапов на мандолинах, стармех А. И. Мусиков на гитаре, а Киносеменыч и сам Шулейкин на гребенках), они так сыгрались, что слушать их доставляло удовольствие.

И вот в тот вечер над тихими водами Ис-фьорда полилась музыка нашего оркестра. Необычайно велик был концертный зал, окруженный остроконечными снежными вершинами, далеко за Полярным кругом!

В 1924 году Грумантбюэн представлял собой ряд деревянных строений барачного типа, вытянутых в одну «улицу», с проложенными вдоль них дощатыми тротуарами Поселок занимал неширокий уступ на склоне горы, довольно круто спускающемся к морю. Тут же рядом находились штольни. Никаких шахт не было, угольные пласты, выходящие там прямо в обнажении склона, залегают почти горизонтально. Из штолен уголь доставляли в ручных вагонетках, высыпали на транспортер, который переносил его к обрыву склона и сбрасывал в круто спускающийся к морю желоб. Под желобом становилась баржа, ее загружали и отбуксировывали к стоящему на рейде пароходу. Выглядело все это довольно примитивно, но добывать здесь уголь было выгодно. Только при сильных северных ветрах баржа не могла держаться под желобом и всякие погрузочные операции прекращались.

За время стоянки экипаж «Персея» мог посмотреть штольни.

Советская администрация копей обратилась к нам с просьбой доставить в Грумантбюэн радиостанцию, приобретенную у норвежцев в Кингсбее. Желая установить хорошие взаимоотношения с угольной компанией, а также заинтересовавшись возможностью выполнить научные работы на целый градус севернее, Месяцев согласился на эту операцию. Все были в восторге: о Кингсбее говорили как о самом красивом фиорде Шпицбергена. В Кингсбее находился большой норвежский поселок шахтеров и уголь добывался несравненно в большем количестве, чем в бухте Коль. Мы побывали в штольнях, которые здесь имеют значительный уклон в глубь горы, набрали коллекцию отпечатков древних растений в угольных сланцах. В поселке был магазин, который мы со Старостиным, конечно, посетили. Глаза разбежались от разнообразия

товаров, но крон у нас не было. Увидев наш интерес, хозяин, или заведующий, ибо это было торговое предприятие кооператива угольщиков, спросил, не имеем ли мы иной валюты. Но и другой валюты у нас не оказалось. И вообще не было денег, кроме мелочи. Однако нашу серебряную мелочь принимали в уплату. Обшарив все свои карманы, кошельки и ящики стола на «Персее», мы набрали несколько полтинников и прочих мелких монет. На эти деньги можно было уже кое-что приобрести. Я купил себе норвежский матросский нож, несколько сигар, сигареты, табак и на память о Кингсбее великолепную трубку. Табак и сигареты оказались очень ароматными. Я их сберег до Москвы и с важностью дымил в гостях, распуская заграничный аромат. А когда курил в кафе, театре или в каком-нибудь другом общественном месте, все курильщики начинали водить носами, останавливая свой поиск на мне. Моя морская форма объясняла им происхождение столь ароматного табака. Мне это очень импонировало, ведь возраст мой исчислялся тогда только двадцатью тремя годами.

Погрузив в Кингсбее норвежскую радиостанцию, мы доставили ее в Грумантбюэн.

Экипаж «Персея» осмотрел угольные копи не только в бухте Коль и Кингсбее, но и в бухте Адвент, а на обратном пути и в Гринхарбуре. Эти экскурсии под руководством геолога были очень поучительны, потому что большинство моряков никогда не видели, как добывается тот уголь, который возит их по всему свету.

Получив в бухте Коль бесплатно 117 тонн отборного угля, мы распрощались с гостеприимными горняками, подняли якорь, отсалютовали поселку нашим мощным гудком и 27 сентября покинули бухту. Выйдя к мысу Южному, мы легли прямо на Нордкап для выполнения разреза. От Нордкапа вдоль Норвежского и Мурманского берега также шли с работами на станциях.

В г. Александровск «Персей» прибыл 4 октября и был радушно встречен директором Мурманской биологической станции Г. А. Клюге, одним из самых первых героев труда.

Екатерининская гавань похожа на озеро, со всех сторон окруженное невысокими горами, настолько мало приметен был заход с моря. На рейде стояло исследовательское судно станции «Александр Ковалевский» — красавица яхта со стройным рангоутом. На биологической станции во всем чувствовался строгий порядок, светлые лаборатории сияли чистотой. Особенно приятное впечатление производил морской аквариум с проточной водой, который украшали некоторые представители донной фауны, особенно разноцветные актинии, эти морские хризантемы, обладающие замечательной окраской и нежностью.

В Александровске мы взяли пианино. Перевезли и погрузили его на палубу без особого труда, но в двери рубки оно не проходило. Выручил вернувшийся с берега И. Н. Замяткин. Он не только играл на пианино, но мог разобрать и, главное, собрать его на месте. Впоследствии инструмент доставлял нам много радости.

Из Александровска «Персей» направился в Мурманск за пресной водой. О Мурманске тех времен следует сказать несколько слов. На карте он обозначался как город, но ничего общего с городом не имел. Даже понятие «селение» и то мало подходило для него. Скорее можно было назвать становищем это беспорядочно разбросанное скопление разношерстных маленьких строений.

А еще лучше позаимствовать у Джека Лондона его термин «лагерь», какой он применяет для быстро возникающих поселков на Аляске. Действительно, Мурманск возник быстро, в 1916 году, во время постройки Мурманской железной дороги. Состоял он из бараков и наспех построенных деревянных домишек,

поставленных без всякого плана. В годы интервенции Мурманск служил опорной базой для флота и войск Антанты. Тогда он разросся вширь, но только за счет бараков из рифленого железа. Это были как бы разрезанные вдоль широкие трубы, и назывались они «чемоданами». Из таких «чемоданов» возникли целые кварталы. Внизу у залива в северном конце города, за товарной станцией железной дороги, на старых запасных путях стоял целый квартал товарных вагонов. Этот район назывался «Шанхай» и был заселен многочисленными китайцами, по каким-то причинам обосновавшимися в Мурманске. На улицах из товарных вагонов висел специфический запах и была необычайная грязь. Русским в этот район в одиночку ходить не рекомендовалось, а в ночное время даже и в компании. В единственном настоящем двухэтажном здании, тоже деревянном, возвышавшемся над лачугами и «чемоданами», была гостиница «Желрыбы». «Железнодорожная рыба»! Существовала тогда и такая организация, имевшая свой рыболовный флот.

При гостинице был и ресторан, открытый чуть ли не круглосуточно. Это единственное в Мурманске официальное злачное место всегда переполняли матросы и рыбаки. Несмотря на традиционное ресторанное оформление — пыльные пальмы и зеленые плюшевые портьеры, это был просто кабак. Некоторый интимный уют ему придавали два объявления: «Просют вскатертю не сморкатца» и «Просют матом не крыть». Откуда-то приходило много финнов. Обедать или ужинать в ресторане было почти невозможно, сюда ходили напиваться. И атмосфера здесь так накалялась, что часто была под стать клондайкской, только вместо традиционных там большекалиберных револьверов здесь шли в ход ножи и бутылки.

В тогдашнем Мурманске не существовало даже кинотеатра, не было его и в 1929 году, но иногда

кинокартины демонстрировались в старом дощатом пожарном депо. Я помню, мы, персейцы, ходили туда зимой. В сарае было холодно, как на улице, ветер свистел в щелях, снежная пыль сверкала в луче кинопроектора. В поход на кинокартину снаряжались, будто на полюс: надевали полушубки, тулупы, валенки, свитера — все, что было теплого из одежды, и сидели в «зале», опустив уши меховых шапок. И все же за сеанс так промерзали, что, выскочив из сарая, отправлялись домой бегом, чтобы согреться.

Из Мурманска выехали в Москву временные участники экспедиции. «Персей» набрал кристальной пресной воды из Варяжского водопровода и, покинув Кольский залив, направился в Архангельск, куда прибыл 15 октября.

Проходя оживленной Маймаксой, а затем Двиной, мы удивлялись тому вниманию, которое нам оказывали люди на встречных судах и пристанях. На буксире рулевой высунулся из рубки, уставился на «Персей», что-то закричал, замахал нам рукой и дал свисток. Сейчас же появилась на палубе и вся немногочисленная команда и тоже приветственно замахала нам. Я было подумал, что на буксире служит кто-либо из знакомых нашей команды. Потом повстречался пароходик пригородного сообщения, и на нем публика махала нам фуражками и платками. Это несколько озадачивало. А когда с пригородной пристани, мимо которой мы проходили, стали нас приветствовать ожидающие, я сообразил: «Персей» приобрел такую популярность благодаря моим корреспондентским сообщениям, и в душе возгордился.

Однако все объяснилось совсем иначе. Когда мы забрались далеко на север, связь с материком прекратилась. Воспользовавшись этим, наш радист занялся чисткой и регулировкой радиостанции, и связи не было несколько дней.

Быть может, по этой причине, а быть может, по другой какой, в Архангельске распространился слух, что «Персей» пропал. По одной версии его раздавили льды, по другой — он сгорел, у кого как работала фантазия. Во всяком случае, слух пошел широко и был упорным, настолько упорным, что Архангельский губисполком обратил на него внимание и запросил управление порта о готовности «Малыгина» на случай, если придется искать «Персей».

Сколько же волнений доставили слухи семьям архангельских моряков! Думаю, что они пережили гораздо больше, чем мы, когда попали в тяжелые льды, переносили жестокие штормы и бродили в тумане у неизвестных берегов.

В этом плавании на втором году жизни «Персей» стойко перенес все невзгоды и получил полное боевое крещение, пробыв в море 56 дней, пройдя 3150 морских миль. Научные работы были выполнены на 63 станциях, причем в основном во льдах северо-западной части Баренцева моря, прежде совершенно неисследованной.

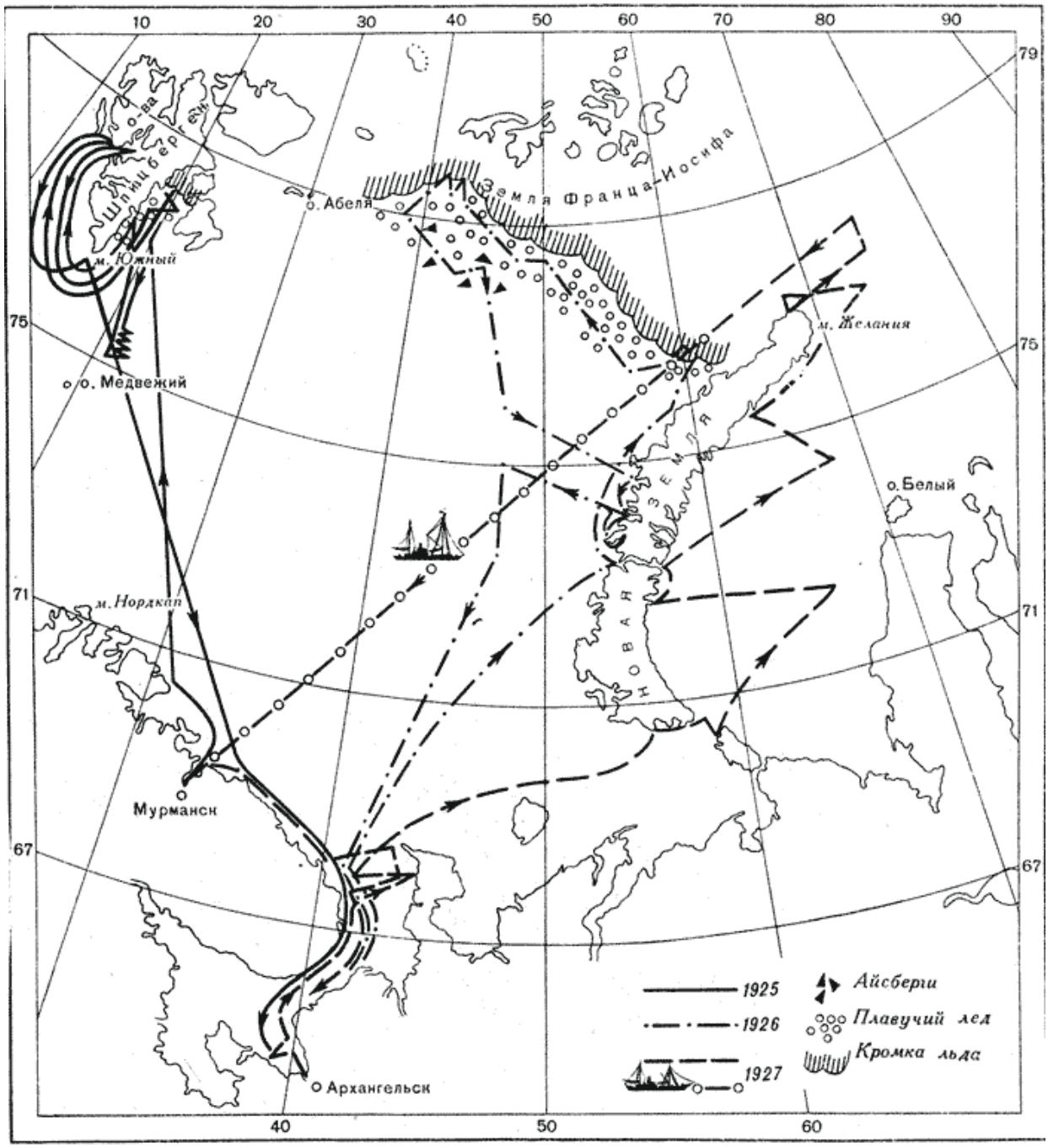
ГЛАВА 6
★★★★★★★★★★★★★
Три экспедиции в 1925 году

С каждым годом углублялась исследовательская деятельность Плавучего морского научного института, расширялся ареал его экспедиционных плаваний на северных морях, штат пополнялся новыми кадрами научных работников. На арктическую навигацию 1925 года ученый совет института включил в план уже три экспедиции «Персея». В связи с этим неизбежная подготовка к плаваниям началась раньше обычного и проходила еще в более напряженном темпе, чем прежде. 26 июля 1925 года «Персей» покинул Архангельск.

Руководил экспедицией зоолог Лев Александрович Зенкевич, тогда еще совсем молодой научный работник. Да и вся экспедиция была укомплектована молодыми сотрудниками и студентами гидробиологами и ихтиологами. Впервые плавал и Вениамин Григорьевич Богоров, в последующие годы участвовавший во многих арктических и морских экспедициях, автор популярных книг по биологии моря. В. Г. Богорову принадлежит идея создания Института океанологии АН СССР, он был главным действующим лицом и вдохновителем его организации и переоборудования германского фруктовоза в экспедиционное судно «Витязь», известное сейчас всему миру.

Предстоящее плавание «Персея» было лишено экзотики: ни высоких широт, ни полярных льдов, ни холодных арктических земель. В рейсе предполагалось детально обследовать Мурманскую промысловую банку, проделав шесть меридиональных разрезов от берега до

двухсотметровой изобаты, т. е. не севернее широты 72°. Были выполнены 30 полных станций и 84 промера глубин, что позволило значительно уточнить рельеф дна в важном районе промысла трески. Кроме обычных гидрологических и биологических наблюдений, особого внимания удостоились работы с дночерпателем — это был первый опыт количественного подсчета донной фауны (объекта питания тресковых рыб). Научное снаряжение в этом рейсе пополнилось прибором Серенсена для определения концентрации водородных ионов, вертикальной мальковой сетью, пелагическим мальковым тралом, планктонными сетками, сделанными по образцу последней модели Копенгагенской станции, и пятью опрокидывающимися термометрами Рихтера. По тем временам это было большим богатством.



Маршруты экспедиций 1925, 1926 и 1927 гг.

Маршруты экспедиций 1925, 1926 и 1927 гг.

Детально исследовали также и Кильдинскую промысловую банку. Здесь на сравнительно небольшой площади были сделаны 50 станций, которые дали очень важный материал о донной фауне. Летняя экспедиция «Персея» в 1925 году явилась как бы опытным научно-промысловым исследованием Плавморнина; с 1930 года они преобладали в его деятельности.

11 июля «Персей» возвратился в Мурманск, выполнив за это плавание 80 полных станций и пройдя 1550 миль.

В июле тепло и на Баренцевом море. Сильные ветры налетают редко, штормов почти не бывает или они недолги. Налетит норд-вест, не успеет развести большую волну и затихает.

Чаще стоит штилевая погода, когда на безоблачном небе круглые сутки сияет солнце, а море, как масляная поверхность искусственного горизонта; плавно катится пологая зыбь из Северной Атлантики. В такие дни, устроившись в укромном уголке на спардеке, среди бухт пеньковых тросов, приятно подремать и погреться на солнышке, представив, что ты не на далеком севере, а на черноморском курорте.

Но вот корабль ложится в дрейф — предстоит очередная станция. Стремительно падает в глубину тяжелый лот, разматывая тросик на гидрологической вьюшке. Как долго крутится ее барабан: 100, 200, 300 метров, а тросик все еще бежит легко и быстро. Смотришь на него и думаешь: скоро ли остановится? Ведь обратно его придется выбирать вручную. Потом, нацепив три-четыре батометра (у нас их немного и каждый бережем, как драгоценность), нужно снова запустить первую серию до дна. Потом еще две-три серии для более высоких горизонтов. Так за гидрологическую станцию приходится выкручивать не менее четырех глубин.

Поднята первая придонная серия. В теплом воздухе батометры покрываются налетом льда. Хватаешь такой батометр рукой и отвинчиваешь туго затянутый барашек. Еще только первая серия, а руки успели закоченеть, пальцы плохо повинуются, холод и ломота разливаются от пальцев до самого локтя. И сразу вспоминаешь, что ты на Баренцевом море, а не на Черном, и еще больше дорожишь немногими летними днями, выпавшими на твою долю.

На сей раз междурейсовая стоянка продолжалась только неделю, до отказа заполненную подготовкой к следующему дальнему походу. И как всегда, не обошлось без задержек, волнений и хлопот об угле.

Рейс обещал быть очень интересным. Мы снова направлялись в Стур-фьорд с заходом по пути в норвежский порт Вардё. По договору с англо-русской компанией «Грумант» институт должен был произвести геологическую съемку и разведку на уголь в тех местах, где в прошлом году были установлены заявочные столбы. По этой причине, помимо научных сотрудников обычного «морского» профиля, в экспедиции принял участие геолог С. В. Обручев, а также русский директор компании «Грумант» И. И. Козлов и профессор Горного института А. Н. Сидоров.

Штурманы И. И. Иванов и П. К. Козлов и участники экспедиции В. А. Васнецов, И. Н. Замяткин, Л. А. Зенкевич, А. И. Мусиков, В. Я. Никитинский.

Штурманы И. И. Иванов и П. К. Козлов и участники экспедиции В. А. Васнецов, И. Н. Замяткин, Л. А. Зенкевич, А. И. Мусиков, В. Я. Никитинский.

Днем 18 июля «Персей» отвалил от пассажирской пристани в Мурманске, на несколько часов зашел в Александровск на биологическую станцию и затем, покинув Кольский залив, повернул на запад. На следующий день мы уже приближались к Вардё. Почти у самого острова, на котором стоит город, внезапно навалился плотный туман. Довольно сложный заход в порт был хорошо обставлен. Рев и вой сирен на

невидимых в тумане бакенах, напоминая вопли утопленников, производил жуткое впечатление. Звуки эти помогли нам благополучно войти на рейд Вардё. Через узкие ворота в моле, защищающем гавань, мы медленно входили в хорошо закрытый порт. Меня поразило множество рыболовецких судов, буквально забивших его акваторию. И каких типов судов тут не было!

Преобладали моторно-парусные боты различного тоннажа, небольшие тральщики и ярусники, зверобойные суда, парусные шхуны и типичные норвежские иолы, напоминающие ладьи древних викингов. Все были прибраны, вычищены, хорошо выкрашены. Кроме того, в гавани стояли на якоре два больших парохода-угольщика; пробравшись к ним сквозь толпу мелких судов, «Персей» отдал якорь и мощным трехтональным гудком оповестил портовые и таможенные власти о своем прибытии. Эхо громко раскатилось над улицами маленького города. Прибывший вскоре единственный представитель таможни сообщил, что в гавани суда не дают гудков. Город теснится вдоль двух бухт, северной и южной, в них заходит множество кораблей, и, естественно, что частые сигналы беспокоили бы жителей. Мы были очень смущены и извинились за громогласный рев. Никакого досмотра таможенник не производил, лишь опечатал лаборатории, где находились намертво принайтовленные к столам баки со спиртом для фиксации биологических сборов. В Северной Норвегии — сухой закон. Старичок, представитель портовых властей, знал только норвежский язык, и разговаривать с ним было трудно. Когда нам все же удалось разъяснить, что «Персей» — научно-исследовательское судно и отправляется в экспедицию на Шпицберген, он разрешил стоять в гавани сколько нам захочется, сходить на берег когда и куда угодно.

На этом завершились формальности въезда за границу.

И вот я в Норвегии. На родине величайших полярных исследователей Фритьофа Нансена и Руала Амундсена. Мои интересы и стремления с детских лет питали книги этих замечательных путешественников, потомков бесстрашных викингов-мореходов. Поэтому вполне понятен душевный трепет, который я испытывал на палубе «Персея», когда по мере рассеивания тумана постепенно развертывалась панорама Вардё.

С вельбота, подвезшего к пристани, я ступил на норвежскую землю.

Вардё — небольшой город, с чистыми и опрятными мощеными улицами. Дома преимущественно деревянные, двухэтажные, обшитые вагонкой, окрашенные в светлые или красно-коричневые тона. Столь же аккуратны заборы, сараи, склады. В городе не видно ни одной развалюшки или ломаной изгороди, ни одной кучи мусора или брошенной сигаретной коробки.

Гавань окружали рыбные, шкиперские, угольные и прочие склады. Их фасад, обращенный к морю, для удобства погрузочных работ стоит на сваях и нависает над водой. Суда могут подойти к складу вплотную, а шлюпки и катера с рыбой войти под него.

Как я уже рассказывал, город жмется к берегам двух бухт. На возвышенности, господствующей над городом и проливами, стоит крепость Вардёгуз. Из амбразур и укреплений торчат толстенные черные пушки. Крепость была построена в XVI веке. Пушки, установленные на валах укреплений, на мой взгляд, можно отнести к середине XIX века. Все крепостное сооружение имело скорее значение историческое, чем военное. В центре крепостной площади на высоченной мачте развевался норвежский флаг, которым отвечали на салют кораблей, проходивших узким проливом между островом и материком.

Для геологических работ в Стур-фьорде мы хотели приобрести моторный катер. С помощью портового надзирателя среди массы владельцев моторных шлюпок и катеров, заполнявших бухты Вардё, мы без труда нашли желающих продать свое суденышко. Выбрали небольшой крепкий катерок с керосиновым двигателем и красивым именем «Эвелина». Демонстрируя свой товар, хозяин долго не мог завести застоявшийся двигатель. Наконец катер чихнул раз-другой, потом, пустив облако черного дыма, вдруг ринулся вперед с неожиданной скоростью, и прямо на красный бакен. Штурвальчик, укрепленный на стенке машинной рубки, был слишком мал и не позволял сделать быстрый поворот. Столкновение казалось неизбежным. Только благодаря самообладанию П. И. Буркова катер увернулся в считанных сантиметрах от железного бакена, а мы избежали скандальной аварии на виду у многочисленных кораблей.

Покупка катера и другие хозяйственные дела задержали нас в Вардё на три дня. За это время мы осмотрели город, благо он невелик, посетили многолюдное кафе Народного дома, где в воскресенье можно повидать чуть ли не половину жителей города. Кафе, наполненное ароматом кофе и свежих какерс (пирожных), сверкало чистотой, а приветливо обслуживающие фрекен — голубыми глазами и крахмальными кружевными наколками. Мы побывали в кино, вечером на танцах в том же Народном доме, после пьески, сыгранной самодеятельной труппой. Мы даже осмотрели крепость, куда беспрепятственно были допущены.

Для нас, впервые очутившихся в «Европе», все было ново, любопытно в Вардё. Я не берусь безапелляционно утверждать, но, насколько я знаю, «Персей» был первым судном под флагом Российской Советской Республики,

которое имело стоянку здесь. Наш красный кормовой флаг и синий звездный экспедиционный три дня развевались в норвежском порту. Местное население проявило к «Персею» большой интерес, его посетили экскурсии, организованные рабочим коммунистическим клубом; мы рассказывали о деятельности Морского института и о нашей стране. Местная коммунистическая газета напечатала большую статью, посвященную приходу «Персея» и исследованиям русских ученых в Арктике, с которой так тесно связана экономика Норвегии.

В прежние времена общение русских с Норвегией было очень интенсивным, гавани Вардё бывали заполнены шхунами русских поморов. Пока не существовало Мурманска как города, все обитатели становищ Мурманского берега отправлялись за покупками в Вардё и никаких особых разрешений и документов на это не требовалось. В те годы на его улицах русская речь звучала наравне с норвежской. Даже в 1925 году я видел в Вардё сохранившуюся вывеску «Баня» на русском языке.

До революции русские рыбаки и промышленники распродавали в Вардё рыбу, шкуры морского зверя, жир и т. д. Такая торговля имела огромное значение для экономической жизни города. Об этом свидетельствует и то, что южная бухта, теперь заполненная норвежскими рыболовецкими судами, окруженная рыбными складами и рыбозаводами, называлась Русской гаванью. С незапамятных времен эта гавань окутывала крепким рыбьим запахом весь город, весь остров. Да что говорить о гавани! Когда норвежская хозяйка готовит деликатесное национальное блюдо лютфиск, запах из ее кухни может заполнить, нет, вернее, затопить, целый квартал.

Однако вернемся на «Персей» и 21 июля вместе с ним покинем наконец гостеприимный Вардё.

Выйдя в море, «Персей» лег прямым курсом на Стур-фьорд, так что этот разрез проходил немного восточнее прошлогоднего, от Нордкапа на мыс Южный.

Столообразный профиль острова Медвежьего мы различили только как темное пятно на мглистом горизонте, но все же смогли по нему определиться.

25 июля открылся мыс Южный и вскоре мы вошли в Стур-фьорд, чтобы, высадить береговую партию в местах прошлогодней установки заявочных столбов. Весь западный берег пролива оказался блокированным льдами, кромка которых простиралась почти от Южного мыса до середины восточного берега. Мы решили попробовать высадить геологов в бухте Агард. Когда я осматривал горизонт из бочки, мне показалось, что в том направлении лед более разрежен. Но это впечатление было ошибочным. Ближе к бухте встретился крупнобитый торосистый лед сплоченностью до 9 баллов. Преодолевая его, мы не приближались, а удалялись от берега к северо-востоку.

Видя, что пробиться в бухту Агард невозможно, Л. А. Зенкевич решил подойти к Китовой бухте, но и здесь лед оказался тяжелым и непреодолимым для «Персея». Целые сутки маневрировал и пробивался корабль во льдах Стур-фьорда, и безрезультатно. По-видимому, в июле еще рано заходить в этот фиорд, о чем говорил и Нансен в описании Шпицбергена.

На бездеятельное ожидание, когда улучшится ледовая обстановка, жаль было тратить время, и начальник, созвав ученый совет экспедиции, предложил детально обследовать Шпицбергенскую банку, совсем неизученный район, где, по ряду соображений, могли быть промысловые скопления рыбы. Предложение Л. А. Зенкевича было единодушно одобрено всем составом экспедиции.

На центральной части Шпицбергенской банки, между островами Медвежьим и Надежды, были

выполнены работы на частой сетке станций, подобные съемке предыдущей экспедиции, произведенной на Кильдинской банке. К сожалению, при первом же опытном тралении потеряли оттертрал и лишились возможности получить материал для ихтиологической характеристики Шпицбергенской банки в июле. Пробовали подцепить оттертрал кошкой, различными галсами пересекали пункт, где он оборвался, но безрезультатно.

На Шпицбергенской банке пришлось ограничиться гидрологическими наблюдениями и сборами материалов по биологии и грунтам, что значительно сократило время нашего на ней пребывания. Поэтому двадцать девятого мы снова входили в Стур-фьорд, где за наше отсутствие ледовая обстановка несколько улучшилась, но все же оставалась малоблагоприятной.

Несмотря на западные ветры, дувшие в течение двух суток, лед все еще заполнял фиорд, его кромка проходила приблизительно по 77-й параллели. Утром мы вошли в довольно разреженный лед, по мере движения к северу сплотившийся до 6 баллов. К середине дня начался крупнобитый восьмибалльный торосистый лед, причем высота некоторых торосов достигала четырех метров. Среди морских льдов виднелись айсберги. Это было уже тяжелым препятствием для «Персея».

Как быть дальше? Снова выжидать, когда улучшится обстановка? Но гарантии, что это произойдет, нет никакой. А сколько ждать? Надо ведь учитывать, что кораблю скоро понадобятся уголь и пресная вода. Положение наше затруднительное, и Зенкевич снова созывает совет экспедиции. Перед советом я полез в бочку, но ничего утешительного оттуда не увидел — кругом были только тяжелые льды.

Капитан П. И. Бурков возражал против форсирования таких льдов: «Персей» — не ледокол и пробиваться дальше, значит, рисковать судном. Наши пассажиры из

общества «Грумант» настаивали на том, чтобы высадиться именно теперь, иначе им придется осенью снаряжать из Ис-фьорда специальную экспедицию, а для этой цели у них нет никакого судна.

Как и Бурков, я, конечно, жалел наше детище «Персей», но мне тоже хотелось высадиться на берег Стур-фьорда.

На совещании поспорили, выслушали друг друга и решили снова пробиваться к берегу, в Китовую бухту, до которой оставалось миль 25. Трудными оказались эти мили, «Персей» и лавировал, и обходил поля, протискивался между льдинами и пробивал перемычки, сторонясь айсбергов, которые в иных случаях были выше мачт. Больше шести часов продолжалась борьба со льдами, но, на наше счастье, ближе к берегу лед оказался разреженным баллов до 5-6.

В бухте северо-западный угол был свободен от льда, и мы, осторожно продвигаясь туда с лотовым на откидной площадке, к ночи отдали якорь невдалеке от северного берега и огромного Уэльского ледника. Величественная ледяная стена протяженностью около 10 километров обрывалась в море. Здесь рождались айсберги, встречавшиеся нам в Стур-фьорде.

Глетчер в Стур-фьорде.

Глетчер в Стур-фьорде

Наконец-то, преодолев столько препятствий, мы достигли желанного берега. Ледовая обстановка не позволяла нам мешкать, поэтому сейчас же, как только отдали якорь, спустили вельбот и на берег отправились люди, чтобы выбрать подходящее место для лагеря. Вблизи берег оказался глинистым и мокрым. В поисках более сухого участка кто-то увидел вдалеке нечто похожее на домик. Все направились туда и, перебравшись через ручей, действительно вышли к хорошо сохранившемуся просторному дощатому домику. На стене его по-английски было написано: «Карл Сеттер,

август 1923 г. август 1924 г.». К двери был прибит заржавевший ключ. Домик явился для нас бесценной находкой, и я не могу себе представить, как бы мы устроились здесь без него. Дело в том, что это был первый случай, когда сотрудники Морского института должны были работать на берегу. Лагерного оборудования и снаряжения не было. Геологи имели две прекрасные, большие, двухстенные палатки с тентом и полом, спальные мешки, раскладушки и все прочее. Наш гидрометеорологический отряд (Казимир Олевинский и я) не обладал ничем, кроме собственной (Казимировой) двухместной палаточки из тонкой парусины, просвечивающей и продуваемой, да с судна мы взяли ведро, примус, сковородку, чайник и постельные принадлежности с матрацами.

«Персей» уже гудит, торопит нас — Бурков боится задерживаться в бухте, в фиорде движется лед.

Разведка заняла у нас ночь, северную, светлую, а ранним утром на корабле стали лихорадочно готовиться к высадке. В «Эвелину», которая возьмет на буксир шлюпку, вельбот и плот из жердей и досок, грузят сначала все громоздкое: бочку с горючим для двигателя, бидоны с бензином для подвесного мотора, палатки, койки. Все имущество благополучно доставляют на берег маленькой, хорошо защищенной скалами бухточки.

Лед надвигался с моря, все плотнее забивая фиорд, проникал в Китовую бухту и подступал к месту якорной стоянки. Капитан нервничал, жевал рыжий ус и торопил нас. Спешно загружаем «Эвелину». В шлюпку с подвесным мотором, который обслуживается только мною, мы вместе с Казимиром грузим все имущество гидрометеорологического отряда.

Береговая партия в Китовой бухте.

Береговая партия в Китовой бухте.

На «Персее» брашпиль уже шипит паром и из воды ползут звенья якорного каната, густо залепленные зеленым илом. Как только в «Эвелину» спрыгнул последний человек, корабль дал ход. Трижды проревел прощальный гудок, многократно отразили его окружающие горы. Кончились поспешные сборы, что забыто, что не сделано — уже не исправить.

«Персей» лавирует среди ледяных полей и удаляется. Ему не так-то легко выбраться из теснящих льдов. Но он уходит, уходит все дальше и скоро скроется за горизонтом. А мы остаемся одни на пустынном берегу Стур-фьорда, мы совершенно отрезаны от мира и у нас нет радиостанции.

Сможет ли «Персей» снова пробиться за нами, пустят ли его льды? Уверенности в этом нет — мы плохо знаем и Стур-фьорд, и северо-западную акваторию Баренцева моря. Не исключено, что судно не пробьется. Но как мы об этом узнаем и когда?

Начальником береговой группы у нас С. В. Обручев. У него есть указание: если «Персей» не вернется за нами, то мы должны идти на западный берег Западного Шпицбергена, к населенным пунктам.

Не знаю, имел ли Сергей Владимирович подробную карту центральной части острова, ведь на морских нанесено только побережье. Идти пришлось бы по горной стране, по ледникам и снегам. Для такого похода у нас не было снаряжения, соответствующей обуви и одежды, не было даже рюкзаков, не говоря уже о санках. Продовольствие береговая группа взяла на месяц, но какое! Картофель, крупа, макароны, соленая треска, солонина и очень немного мясных консервов. Как с такими продуктами идти через горы на запад, как тащить их, на чем приготовлять пищу?

Тревожные мысли только промелькнули, но не задержались в сознании. Их быстро вытеснили новизна и необычайность обстановки, перспектива пожить на берегу Шпицбергена, ожидание интересных приключений. Сейчас мы на двух шлюпках одни среди льдов Стур-фьорда, у сурового, необитаемого восточного берега Шпицбергена. «Персей» уже темной точкой маячит у горизонта. До лагеря более трех миль, а лед медленно и неотвратимо забивает бухту, становится все плотнее. На «Эвелине» уложили получше набросанное лагерное имущество и взяли меня на буксир.

С тех пор как катер с двумя шлюпками на буксире легко доставил часть груза на берег, обстановка намного ухудшилась. Теперь надо было с ходу протискиваться между льдинами, а моя шлюпка при

этом наскакивала на катер. Продвигались очень медленно и не всегда в желаемом направлении. Стеснял наши движения и кое-как наваленный груз, он мешал отпихиваться от льдин веслами и баграми.

Тогда решили, что я останусь в шлюпке, а те, кто на «Эвелине», дойдут до лагеря, разгрузят ее и вернутся за мной. Избавившись от буксира, катер стал продвигаться гораздо быстрее и вскоре скрылся из вида.

Я был один. Полнейшая тишина окружила меня, только шуршали трущиеся льдины. Я спокойно созерцал лежащие впереди горы, барьер сползающего в море глетчера, причудливой формы айсберги среди плавучих льдов Стур-фьорда и наслаждался покоем и одиночеством. О шуме и вообще об ином мире напоминало лишь черное облако дыма над белым горизонтом. Видимо, кочегары на «Персее» шуровали вовсю.

Единственно, чего я опасался, это незваного гостя — белого медведя. В те времена они во множестве обитали во льдах северо-западной части Баренцева моря, особенно вблизи полярных островов, а винтовку я отправил на берег с первым катером.

Прошло уже порядочно времени, а «Эвелины» не было. Рассчитывая заниматься разгрузкой и перетаскиванием имущества, я оделся легко и теперь начинал мерзнуть. Но укрывшись куском брезента и устроившись поудобнее, я согрелся и задремал. Сколько я дремал — не знаю, часов у меня не было; показалось, что долго. Очнулся, а «Эвелины» все нет.

Забравшись на груду имущества, я стал всматриваться в берег и заметил, что лед, хотя и очень медленно, начал двигаться к юго-востоку. Возможно, под влиянием отлива или ветра в северной части Стур-фьорда. Я встревожился: если «Эвелина» придет не скоро, меня может вытащить в открытую часть пролива, а оттуда в море. Даже если с берега и заметят, что меня

уносит, то чем они помогут? Радио нет, сообщить о несчастье нельзя, да и кому: корабли в этих водах не плавают, а у меня нет ни воды, ни еды, ни одежды.

Но что случилось с «Эвелиной»? Не может выбраться из бухточки или что-нибудь неладно с мотором?

Дрейф льдов в южном направлении напугал меня и заставил действовать самостоятельно, не дожидаясь, когда придет катер.

На мое счастье, в шлюпке находился подвесной мотор. С большим трудом извлек я его из-под имущества, с еще большими усилиями насадил мотор на транцевую доску и завел. Если бы я был не один и кто-нибудь, отталкиваясь багром с носа, помогал резко повернуть шлюпку в проходы между льдинами, дело пошло бы успешно. Но я не мог бросить румпель мотора, не было у него и заднего хода, поэтому, не успев развернуться, я частенько наскакивал на льдины с полного хода.

И вот я нацелился на единственный возможный выход из ледяного мешка и устремился между двумя льдинами, надеясь их раздвинуть. Однако льдины сблизились, с ходу шлюпка до половины выскочила на их подводную часть, винт оголился. К счастью, я успел быстро заглушить мотор. Шлюпка оказалась повисшей в воздухе. Приключение теряло свою романтичность и начинало походить на борьбу за жизнь.

Протолкнуться можно было только вперед, а для этого пришлось облегчить корму. Снова снял я тяжелый мотор, затем, упираясь багром и раскачивая шлюпку, я кое-как стащил ее со льдины на воду. Опять установил мотор. Но он после такого происшествия не захотел заводиться. Снова снял мотор, чтобы он не мешал, и, то подгребая, то отталкиваясь, совершенно обессиленный добрался до берега.

Сколько времени заняло все приключение, не помню, во всяком случае, мне казалось, оно продолжалось

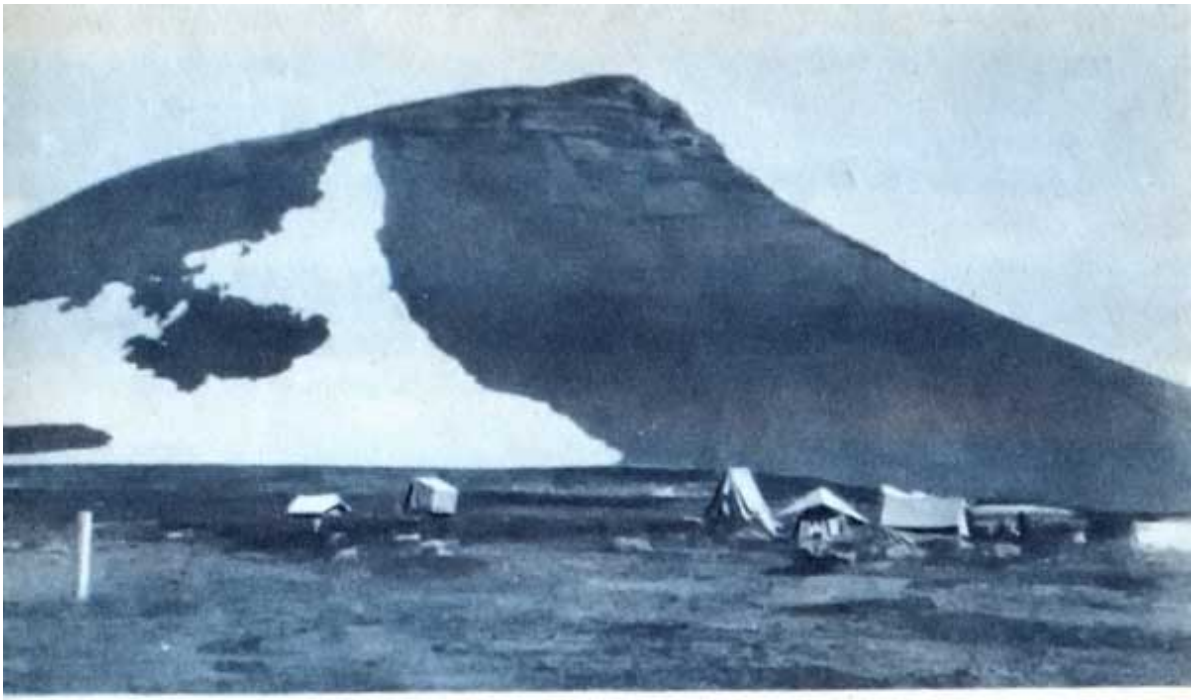
целую вечность. Перед этим не спал я больше суток, полсуток ничего не ел, очень устал, в голове шумело, и после всех переживаний соображал я плохо. А в лагере еще не было ни крыши, ни постели.

Вот так началась работа гидрометеорологического отряда на берегу Стур-фьорда в июле 1925 года. «Эвелина» не могла прийти за мной, так как у самого берега наскочила кормой на камень, искореживший винт.

Вот теперь, поев и отдохнув, я могу рассказать о составе береговой группы и устройстве лагеря.

С. В. Обручеву — геологу — помогали минералог Т. И. Горшкова и коллектор А. В. Кузьмин. Разведку на уголь должны были вести А. Н. Сидоров и И. Н. Козлов. Из состава команды «Персея» были высажены моторист на «Эвелину», матрос-повар и еще три матроса в угольную и геологическую партии.

Геологи разместились в двух отличных палатках. Обнаруженный английский домик затянули брезентом, там устроили кухню и поселили моториста с матросами. Мы с Казимиром поставили свою палаточку у самого моря, рядом с футштоком для приливных наблюдений. Отсчеты по футштоку мы делали в бинокль прямо из палатки. Кроме метеорологических и приливных наблюдений, мы выполняли аэрологические — запускали шары-пилоты. Для двух человек это была большая нагрузка. Так, футшток отпускал нас от себя не более чем на час, а в периоды смены полной и малой воды отсчеты производили через 10, а то и через 5 минут.



Наш лагерь в Стур-фьорде.

Наш лагерь в Стур-фьорде.

В своей палатке мы уложили на камни дощатые щиты и на них матрацы, привезенные с судна. Между импровизированными койками оставался проход немногим более полуметра. В изголовье между койками мы поставили шкафчик, вернее неструганый ящик с прибитой внутри полочкой. В палатке, сшитой из тонкой парусины и проницаемой для ветра, ночью бывало холодно, хотя незаходящее солнце круглые сутки просвечивало ее, — к утру в чайнике замерзала вода, а перед тем как обуться, сапоги приходилось разогревать над примусом. Высота палатки не позволяла выпрямиться во весь рост. На «шкафчике» стоял примус и прекрасно нагревал воздух, раздувавший палатку, как монгольфьер. Под коньком становилось жарко, как в бане. Натянув между стойками веревку, мы сушили там баранки, которые заменяли морские галеты. Баранки так

высыхали, что рассыпались от легкого сжатия и были необычайно вкусными. На вертикальной стойке палатки висела заряженная винтовка на случай визита медведя. Несмотря на плотно зашнурованную «дверь», тонкая парусина — плохая защита от такого незваного гостя.

Раздув палатку горячим воздухом, мы ложились спать поверх постели в одном белье. Потом гасили примус. Через полчаса забирались под одеяло, а потом накрывали себя всем, что было, подходящим и неподходящим, и все же мерзли. Не реже чем через час приходилось вылезать из-под груды теплых вещей и делать отсчет по футштоку. Оставлять горящий примус на время сна мы боялись, но все же как-то однажды, промерзнув до костей, рискнули. Одна ночь прошла благополучно и в тепле, но в другую порыв ветра погасил примус. Из капсулы потек керосин, сначала на шкафчик, потом на полочку, где лежали продукты, и наконец в жестянку с лимонными корочками — полагавшимся всем нам конфетным пайком. Мы очень огорчились, но жестянку с конфетами почему-то не выкинули, а поставили на камушек возле палатки.

Питание у нас было обильным, но очень однообразным: каша, макароны, треска, изредка мясной гуляш с картошкой. Иногда так хотелось сладенького, а тут еще эта банка с корочками мозолила глаза. «Ах ты, чертова банка», — с досадой подумал я и подошел, чтобы пнуть ее ногой и отбросить подальше. А в банке так аппетитно лежали несъедобные конфеты. Дай попробую! Взял в рот — живой керосин, пососал и сплюнул. Оставшаяся во рту конфета показалась уже терпимой. Пососал еще и снова сплюнул. Совсем хорошо! И стали мы поедать корочки, а к легкому привкусу керосина скоро привыкли.

Как только устроили жилье, Казимир попытался наладить радиосвязь с помощью самодельного детекторного радиоприемника. На взятых с судна

жердях натянули длиннейшую антенну. С персейским радистом Казимир заранее договорился, что в определенный час тот очень медленно будет передавать нам сообщения морзянкой. С видом заправского радиста Казимир надел наушники. Судя по его сосредоточенному лицу, он весь превратился в слух. Начал туда-сюда крутить ручки, выражение сосредоточенности сменилось растерянностью. Снял наушники и с горечью сказал, что ничего не слышит, предложил попробовать мне. Попробовал и я, тоже покрутил ручки с тем же результатом. Потом еще увеличили антенну, один конец задрали повыше, но так за время пребывания на берегу Китовой бухты и не услышали ни одной точки. Ни единым звуком Казимиров приемник не нарушил полярную тишину. Это было весьма неприятное обстоятельство.

Хотя по роду работы мы с Казимиром и были привязаны к лагерю, все же какой-то отдых и моцион были нам необходимы.

Сразу же за лагерем начинался крутой подъем на гору Китовую. В небольшой ложбине на ее склоне почти до вершины залегал фирновый снег. Из подобранного на берегу плавника мы соорудили примитивные санки и катались на них с этой горки. По крутому склону (градусов 45) мы летели со страшной скоростью. К сожалению, внизу, под склоном, снега не было, сразу же начиналась мокрая болотистая почва, и мы врезались в нее, поднимая фонтан брызг и грязи. Но все это бывало очень здорово!

Дважды удавалось поохотиться на озерках в боковой морене Уэльского ледника, где я видел много гусей. Крупной дроби у меня не было, а та, что имелась, оказалась очень скверной. Чтобы добыть гуся, на охоту надо было отправляться вдвоем: один прятался, а другой, обойдя озерко, нагонял к нему гусей, и как можно ближе, иначе дробь их не брала.

Я спрятался, Казимир стал нагонять. Но даже на безлюдном Шпицбергене гуси оказались не столь глупыми, как нам хотелось бы. После долгих стараний я первый раз убил только двух, хотя видел их множество.

Ощипали, опалили, выпотрошили, все как полагается. Но на чем жарить? У нас есть примус и две сковороды. Как и небольших птичек, которых я стрелял у лагеря, мы решили изжарить гуся целиком — надо только положить побольше масла.

Палатка раздулась от чудесного аромата жаркого, а на сковороде красовался великолепно обжаренный, румяный гусь. Казимир вонзил в него остро отточенный нож. И о, разочарование! Прожаренным оказался лишь тонкий верхний слой, а под ним совершенно сырое мясо. Но мы не огорчились. Разрезали птицу пополам, обглодали то, что изжарилось, а потом снова положили на сковороду дожариваться. Несмотря на наш промах, гусь был очень вкусным.

Мудрая русская пословица гласит: «Нужда научит калачи есть». С гусем же дело обстояло иначе. Прежде чем сьесть, предстояло научиться его жарить. И мы научились. Просто сначала разрезали его на куски, укладывали на сковородку, накрывали другой и жарили. Получалось очень хорошо. А ведь никто не советовал, сами додумались!

Итак, на берегу Стур-фьорда можно устроиться совсем неплохо. Около домика, в узком каньонообразном русле небольшого ручья матросы устроили даже баню.

Геологическая партия — С. В. Обручев, Т. И. Горшкова и А. В. Кузьмин — совершала пешие походы к югу и северу от Китовой бухты. Попытки исправить «Эвелину» ни к чему не привели: то бил гребной вал, то плохо работал винт, то двигатель внутреннего сгорания не ладил с машинистом-паровиком. На ненадежном катере удаляться от берега, когда Стур-фьорд все еще

забит льдом, было слишком рискованно. Надежнее оказалась гребная шлюпка с подвесным мотором и веслами. Может быть, потому что я наладил этот мотор и всегда за ним ухаживал, он испытывал привязанность только ко мне. Я заводил его очень легко, и работал он безотказно. Но с мотористом он никак не находил общего языка, и не раз приходилось мне садиться в шлюпку вместе с геологами, запускать мотор, а потом на ходу выскакивать из нее на прибрежную скалу. Неоднократно случалось, что отправлялись геологи в поход под мотором, а возвращались на веслах. Доедут до места, остановят мотор, а завести уже не могут. Надоело мне это занятие, и я решил приспособить к мотору коллектора Кузьмина. Он сумел с ним поладить.

Наши геологи опровергли прежнее представление о том, что восточный берег Шпицбергена сложен такими же третичными угленосными сланцами, как и западный. В первых же походах в район Китовой бухты выяснилось, что прибрежная зона образована юрской и меловой свитой, в которой могут быть лишь непромышленные угольные отложения. Экскурсии к югу и заход на север, в бухту Агард, подтвердили эти выводы.

Единственную интересную находку сделали они на берегу у подножия горы Жуковского: столбик из плавника с вырезанной на нём надписью «В. А. Русанов 1912 г.». Это была его заявка на уголь, сделанная для России. Со Шпицбергена на боте «Геркулес» Русанов отправился на Новую Землю и дальше на восток, надеясь пройти Северным морским путем. Долгие годы о судьбе экспедиции ничего не было известно, считалось, что «Геркулес» раздавили льды Карского моря и все погибли. Только в 1934 году экспедицией Главсевморпути в шхерах Минина на островке Безымянном был найден ряд предметов с «Геркулеса», вероятно, занесенных сюда теми, кто остался в живых и добрался до этого места.

Столбик Русанова как полярную реликвию мы взяли с собой, а вместо него поставили другой с соответствующей надписью.

Днем 8 августа на горизонте появилась темная точка и дым. В бинокль вскоре стало видно, что это «Персей» пробивается среди разреженного льда.

Подходя к месту якорной стоянки, он приветствовал нас тремя продолжительными гудками. Но и мы не остались в долгу. Я приготовил заряд, связав по три пачки динамита, оснастил их запальником и бикфордовым шнуром разной длины и заложил в расщелину скалы. Как только «Персей» прогудел, я поджег шнуры папиросой и бросился в укрытие. Страшной силы взрыв потряс воздух. Не успел замолкнуть гул первого, как взорвался второй патрон, а затем третий. Эхо перекатывалось над фиордом, многократно отраженное горами. Долго стоял такой грохот, что казалось, горы рушатся. Будто все уже умолкло, наступила полная тишина, и вдруг где-то среди дальних гор снова зарождается канонада и эхо докатывается до нас, приглушенное расстоянием.

Быстро сняли палатки, погрузили имущество в шлюпки, и вот мы уже на «Персее». За одиннадцать дней, проведенных на берегу, мы привыкли к чистейшей атмосфере необитаемой земли и спертый воздух тесных кают показался нам отвратительным.

Снявшись с якоря, «Персей» перешел в бухту Агард. На один день высадилась геологическая партия на берег. Задерживаться там не имело смысла: в нижних ярусах выступали уже триасовые отложения и никаких надежд на залегание угля быть не могло. Пока геологи работали на берегу, на «Персее» сделали несколько океанографических станций поперек Стур-фьорда. Приняв 10 августа геологов на борт, мы вышли из бухты Агард и сделали еще несколько океанографических

станций, пользуясь тем, что восточная половина Стур-фьорда очистилась от льдов.

Идти в бухту Мон не имело смысла, потому что в северной части фиорда все еще держались сплоченные льды, а геологическая обстановка исключала возможность найти там даже угленосные толщи.

В Стур-фьорде было выполнено два поперечных разреза на широте бухт Китовой и Агард и один продольный со всем комплексом океанографических работ на 14 станциях.

Мы пересекли в южной части фиорда последнюю полосу разреженного льда и вышли на чистую воду. 10 августа «Персей» покинул Стур-фьорд.

Обогнув в тумане мыс Южный, «Персей» снова лег курсом на Ис-фьорд: нужно было высадить там двух наших пассажиров-угольщиков. К ночи 12 августа мы стали на якорь у поселка Грумантбюэн, снова пополнили запасы пресной воды и угля, а 13 августа ушли из Ис-фьорда.

Как будто из желания поддержать морские суеверия, море встретило нас очень сурово. С Атлантики катились огромные волны, ветер достигал иногда силы шторма. Выжидать, когда улучшится погода, у нас не было времени, и в Архангельск мы шли без работ. В Белом море мы снова попали в жесточайший шторм. Даже на полном ходу машина не могла выгребать против ветра.

«Персей» прошел 2725 миль, из них 230 во льдах Стур-фьорда, и выполнил океанографические работы на 46 полных станциях. 21 августа он прибыл в родной порт.

На этом не завершились исследования Арктики в 1925 году.

Ученый совет института на осенний период разработал программу широких исследований в Карском море. Однако из-за ледовой обстановки в Стур-фьорде «Персей» задержался почти на две недели. Кроме того, были получены сведения, что в Карском море тяжелые льды и что этот год неблагоприятен в ледовом отношении.

Наш начальник Борис Константинович Флеров созвал совет экспедиции, на котором было принято решение изменить первоначальное задание, ограничив район работ юго-восточной частью Баренцева моря. Кроме того, в губе Черной на южном берегу Новой Земли наметили высадить береговую партию, чтобы обследовать литоральную флору и фауну залива и собрать биологические материалы на пресноводных водоемах.

«Персей» вышел в плавание 2 сентября, в прозрачный осенний день, когда уже пожелтели лиственные деревья. Хорошая погода держалась до первой станции, сделанной на траверзе мыса Святой Нос, а 5 сентября резко ухудшилась. Подули сильнейшие северные и северо-восточные ветры, корабль сбавил ход до двух узлов. Только гидрологи могли еще работать, биологические же сборы пришлось сильно сократить.

Ночью 9 сентября вышли на траверз губы Черной и легли в дрейф, чтобы войти в нее на рассвете. Однако течения, в этом районе не известные нам, к утру отнесли «Персей» не менее чем на 10 миль. Опознать вход в губу Черную мы не могли, потому что берег этот был нанесен на карту пунктиром, в лоции не было описания ни его очертаний, ни приметных пунктов. Определиться было совершенно не по чему. До второй половины следующего дня, курсируя вдоль берега, искали мы губу Черную, но так и не могли различить вход в нее. Оставаться в море еще на ночь у неизвестных берегов не хотелось, и мы, высмотрев залив с хорошо приметным

входом, выпустили лот Джемса, поставили лотового матроса, вошли в залив и отдали якорь.

11 сентября мы выяснили, что, согласно карте Главного гидрографического управления, «Персей» зашел в губу, расположенную восточнее губы Саханихи. По возвращении из плавания штурманы уточнили местонахождение. Оказалось, что это была губа Новая, заснятая и описанная довольно давно капитаном Ануфриевым. К сожалению, результаты его многополезного труда остались неопубликованными и никому из навигаторов неизвестными.

Что ж, не нашли губу Черную, можно ту же программу работ выполнить в губе Новой, это значения не имеет, а якорная стоянка оказалась здесь отличной.

За неделю мы проделали большую работу, чему в значительной мере способствовала быстроходность «Эвелины». Штурманы выполнили морскую съемку губ Новой и соседней Заблудящей, разделенных полуостровом Персея. На подробном плане обозначили заходы, подходы к якорным стоянкам, глубины, грунты и место, где можно набрать пресную воду.

В флористическом и фаунистическом отношении подробно исследовали губу Заблудящую, как более интересную. Своеобразен и красив этот глубоко врезающийся в сушу залив, разветвленный на несколько кутов. Для нас какую-то особую привлекательность имело то, что не было карты залива. За каждым поворотом, за каждым возвышением берега открывалось новое.

Работали мы допоздна. Когда начинало смеркаться и как будто можно было возвращаться на судно, мы не могли остановиться, так и тянуло заглянуть, а что еще кроется вон за тем мысом.

В один из таких походов в самом отдаленном куте губы Заблудящей мы неожиданно обнаружили добротную избу, построенную из плавника. На стене

надпись: «Сию избу ставил А. Росляков в 1923 году». Дверь заколочена доской поперек. Внутреннее устройство оказалось обычным для жилья зимовщиков-промышленников: койки в два яруса, как на корабле. В избе все прибрано, чисто. К обеденному столу большущим гвоздем прибита записка; «Мы ушли в губу Каменку 24 сентября 1924 г.».

Кто и откуда этот Росляков, зачем он ушел в губу Каменку и кто был с ним еще, мы не знали и думали, что никогда не узнаем. Но судьба еще раз столкнула нас с этой фамилией в 1927 году. Мы уходили тогда в плавание по Карскому морю и вблизи губы Каменки (на выходе из Карских ворот в Карское море) увидели разбитый моторно-парусный бот норвежской постройки, выжатый льдами к самому берегу. На верхней койке в кубрике этого полузатопленного суденышка лежал почти истлевший труп. Вырубив над койкой палубу, извлекли труп и под подушкой нашли тетрадь, на внутренней стороне ее обложки разобрали надпись: «Сей дневник писал на Новой Земле южном конце Афанасий Григорьевич Росляков 1924 года 9/1».

С большим трудом прочли этот дневник, пролежавший в изголовье покойника почти три года. Скупо и лаконично повествует Росляков о мучениях и страшной трагедии людей, побежденных беспощадной Арктикой, о последних днях последнего человека, оставшегося в полном одиночестве.

Вот одна из записей, сделанная Росляковым незадолго до смерти: «Лежу беспомощный, дожидая конца жизни. Последнее мое желание: если бы кто нашел меня и положил в камни этот добрый человек. Кабы лежать на сухом берегу. Афанасий Росляков из Териберки»[5].

Через три года персейцы выполнили последнюю мольбу Рослякова — похоронили его на берегу под камнями. По возвращении в Архангельск мы сообщили о

судьбе Рослякова и его суденышка в управление порта и в Териберку.

Кроме морских работ в губах Новой и Заблудящей, гидробиологи обследовали 20 пресноводных озер и собрали очень интересные материалы. Они нашли также реликтовые водоемы с соленой водой на высоте 15 метров над уровнем моря.

Два пресноводных озера, находившиеся на восточном берегу полуострова Персей, представляли для нас особый, хотя и не научный интерес. В этом месте скалистый берег высотой 15-20 метров почти отвесной стеной обрывался в море, а наверху на плато, у самого края обрыва, чаши двух озер наполняла чудесная прозрачная вода. Вот бы этой водой заполнить цистерны «Персея»! Сделав промер, биологи убедились, что глубина позволяет судну подойти почти вплотную к берегу. На якорной стоянке нас постигла неприятность: поломалась динамо-машина (погнулся валик турбины, дающей 3000 оборотов). Механики кустарным способом выправили его на стальной плите, но запускать турбину на полную мощность уже не решались. Она стала давать ток только для освещения, а от радиосвязи и электрических лебедок пришлось отказаться.

Чтобы налиться пресной водой, «Персей» 16 сентября перешел в губу Заблудящую. В дальнем конце ее мы усмотрели мачты, торчащие за полуостровом. В бинокль определили, что они принадлежат норвежскому зверобойному судну. Мы слышали, что норвежские промышленники до сих пор посещают Новую Землю и выменивают у ненцев рыбу и пушнину на свои заманчивые товары, включая виски. И теперь такой норвежец пойман в наших территориальных водах, мы заперли его в губе.

Подойдя ближе к неизвестному судну, мы отдали якорь, спустили вельбот, в него спрыгнули матросы, старший штурман и я. На случай неприятных разговоров

прихватили с собой две винтовки, положив их на банки и прикрыв брезентом. Как только шлюпка вышла из-за мыса, норвежец, на носу которого ясно виднелось название «Эльдинг», поднял флаг… советский! Мы поразились такому нахальству: шлюпка идет к нему, а он пытается обмануть. На палубе судна столпились невооруженные люди. Мы смело подгребли к его борту. Облокотившись на планшир, на нас смотрел человек. Но ведь это же Рудольф Лазаревич Самойлович, геолог, известный исследователь Арктики, а рядом с ним мой чернобородый коллега гидролог Всеволод Всеволодович Тимонов. К счастью, мы не успели окликнуть их строгим голосом, а наши винтовки закрывал брезент. Но как же они очутились на норвежском зверобое? Все разъяснилось просто. Институт по изучению Севера приобрел в этом году в Норвегии моторную шхуну для своих экспедиций. Экспедиция уже закончила работы на Новой Земле и возвращалась в Архангельск, но зашла отдохнуть в губу Заблудящую.

Норвежский зверобой, переименованный потом в «Зарницу», был совсем небольшим судном с тесными помещениями. Мы пригласили комсостав экспедиции провести вечер на «Персее», немножко выпить, а всех желающих — помыться в бане, которой у них не было. К вечеру они перешли поближе к нам. Как мне говорил Тимонов, «Персей» после «Эльдинга» показался им большим пароходом, а кают-компания, где был сервирован стол, — целым ресторанным залом.

Встреча произошла неожиданно, «осенней ненастной порой» в глухой новоземельской бухте, и не была лишена романтичности.

Тогда я познакомился с капитаном «Эльдинга» Петром Андреевичем Полисадовым, в далеком прошлом блестящим морским офицером, в советское время известным на Севере отличнейшим гидрографом, но любителем повеселиться, а порой и выкинуть какой-

нибудь совершенно сногсшибательный фортель. Впоследствии мне приходилось с ним плавать на э/с «Николай Книпович», дважды попадать в очень опасную обстановку и поражаться его спокойствию и необычайному хладнокровию.

На «Персее», как читатель помнит, было пианино. Оказалось, что Рудольф Лазаревич обладает приятным голосом — он пел Целый вечер.

Но настало время возвращаться на «Эльдинг». Не обнаружив у парадного трапа шлюпку, П. А. Полисадов просто шагнул в воду и в сапогах и английской шубе вплавь отправился на свой корабль, куда и прибыл совершенно благополучно. Он перепугал только вахтенного матроса, в полной темноте крикнув из-за борта: «Вахтенный, посвети мне, где штормтрап».

На другой день «Эльдинг» направился в Архангельск, а мы — брать пресную воду. Место, найденное биологами, оказалось настолько приглубым, что, отдав становой якорь, «Персей» мог вплотную подтянуться кормою к скалистому обрыву и закрепиться тросами за камни. В озеро запустили шланги, на такой случай они имелись на судне в достаточном количестве, и вода самотеком побежала в наши цистерны.

Середина сентября на Новой Земле была уже настоящей осенью. Ночи темные, ветреные, часты туманы, дожди, а иногда и мокрый снег. В такую пору работать в заливе на открытом катере дело совсем не легкое.

Главным драгмейстером у нас на «Эвелине», как всегда, А. Д. Старостин, большей частью он же и рулевой. Возвращаемся мы с работы поздно, когда уже темнеет и вдали на мачте «Персея» приветливо блестит огонек. Старостин стоит во весь рост на корме, смотрит вперед через крышу моторной рубки и правит по курсу, зажимая румпель руля голенищами сапог. Мы все

промокли, замерзли и жмемся к дверям рубки, откуда идет тепло.

Однажды взглянул я на возвышающуюся фигуру Старостина и удивился. Неужели он отправился на работы в белых летних брюках? Во всяком случае, между полушубком и голенищами сапог, там, где полагается быть брюкам, что-то белеет. Я окликнул Андрея Дмитриевича, он спокойно нагнулся и подтянул свои черные ватные брюки до пояса. У него оборвались помочи, брюки съехали, но он уже так промерз, что ничего не ощущал. На «привальном обеде», который устраивался в день возвращения в порт, Андрею Дмитриевичу преподнесли шуточный подарок — картонную модель «необрывающихся подтяжек».

Наполнившись пресной водой, мы вышли 18 сентября из губы Заблудящей в море, чтобы продолжить работы в районе Печоры и Хайпудырской губы. Моряки называют этот район Хайпудырской дырой. Он мелководен, изобилует отмелями и кошками, которые далеко не точно нанесены на карту и определяться по которым очень трудно. Особенно в осеннее время, когда темнеет в 18 часов, когда часты туманы и снегопады, а светает совсем поздно.

Определившись последний раз по Югорскому Шару, «Персей» повернул на запад, чтобы выполнить разрез вдоль Печорского моря. Почти все время над морем висел туман, шли только по счислению, не зная скорости и направления течений. 21 сентября, обогнув Колгуев с севера, мы с радостью покинули Печорское море, но сразу же попали в объятия баренцевоморского шторма. Работы прекратили и пошли в Архангельск, куда прибыли 27 сентября.

«Персей» прошел 1535 миль и выполнил 42 морские станции.

ГЛАВА 7
★★★★★★★★★★★★★
Пятилетие Плавморнина и плавания в 1926 году

Ареной экспедиционной деятельности Морского научного института в первые годы его существования являлись Баренцево и Карское моря. В те времена наименее исследованными, вернее, совсем неизученными были их северные акватории, труднодоступные из-за ледовитости. Они и привлекали внимание научных работников института. Институт уже отметил пятилетие своей деятельности. К юбилейной сессии ученого совета была развернута выставка экспонатов, добытых в северных морях, многочисленных фотографий, диаграмм и акварелей художников В. А. Ватагина, В. М. Голицына и Тыко Вылки, посвященных Северу.

За пять лет институт воспитал свои научные кадры, сильно вырос в научном отношении. Материалы, собранные в экспедициях, обрабатывались в лабораториях многих московских институтов. При создании Морского института предполагалось, что плавать по морям будет весь состав его. Так было в первой экспедиции, когда действительно все сотрудники уместились на «Малыгине». Но через пять лет это оказалось уже невозможным, и, хотя специального решения изменить название института не принималось, как-то само собой отпало слово «плавучий». Согласно пятилетнему плану, разработанному Ученым советом Морского научного института, в 1926 году «Персей» должен был вести

исследования в северной и северо-восточной акватории Баренцева и Карского морей. Ожидались более благоприятные ледовые условия, чем в предыдущие годы. Однако рассчитывать пробраться подальше к северу можно было не раньше середины августа.

В летние месяцы 1926 года «Персей» совершил два недалеких плавания. В первом экспедиция изучала гидрологический режим Белого моря сразу же после освобождения от ледяного покрова. Работами руководил гидролог профессор Александр Иванович Россолимо.

«Персей» вышел из Архангельска 26 мая и был первым кораблем, отправлявшимся в плавание в эту навигацию. В Белом море попадались отдельные пластины плавающих льдов. Однажды встретился даже целый пролет деревянного моста с перилами, построенного зимой через р. Кузнечиху и снесенного первым ледоходом.

Кроме основных гидрологических данных, участником экспедиции Л. А. Зенкевичем был собран обширный материал по количественному учету донной фауны на сделанных для этой цели 85 дночерпательных станциях. На суточной станции у мыса Турьего велись гидрохимические наблюдения по особой программе.

Экспедиция пересекла Белое море сетью продольных и поперечных разрезов, на которых было выполнено 58 полных станций, и получила весьма ценные научные данные о гидрологическом режиме в столь ранний сезон.

Из-за погоды «Персей» вынужден был зайти в Соловецкий залив, где простоял два дня. Сотрудники экспедиции познакомились с деятельностью Соловецкого отделения Архангельского общества краеведения, с замечательным историческим памятником — бывшим монастырем, с живописной природой Соловецких островов.

17 июня «Персей» возвратился в Архангельск.

Группа участников экспедиции в 1926 году. Стоят — В. Г. Богоров, Н. А. Синадский, А. П. Савватинский, М. С. Идельсон; Б. М. Персидский, И. Н. Замяткин, А. И. Мусинов, А. Г. Карельский; сидят — П. И. Бурков, Е. В. Месяцева, Т. И. Горшкова, В. А. Бродская, Е. С. Клюшникова, на переднем плане — боцман Морозов.

Группа участников экспедиции в 1926 году. Стоят — В. Г. Богоров; Н. А. Синадский, А. П. Савватинский, М. С. Идельсон; Б. М. Персидский, И. Н. Замяткин, А. И. Мусинов, А. Г. Карельский; сидят — П. И. Бурков, Е. В. Месяцева, Т. И. Горшкова, В. А. Бродская, Е. С. Клюшникова, на переднем плане — боцман Морозов.

С 10 по 29 июля под руководством Б. К. Флерова исследовали Чешскую губу в промысловом, гидрологическом и навигационном отношении. Во время стоянки на четырех суточных станциях несколько раз

высаживались на берег партии. Я в них не принимал участия, поскольку должен был находиться на корабле и наблюдать за скоростью и направлением течений.

Штурманы уточнили карту Чешской губы и выяснили, что ее восточный берег лежит на 8 миль западнее, чем обозначено на карте. В Чешской губе на поперечных и продольных разрезах было сделано 56 полных океанографических станций.

Интересный случай произошел у северо-восточного берега полуострова Канин. Была хорошая погода, когда мы стали на суточную станцию 503. К концу суток ветер усилился, развел крутую волну; выходить на разрез не имело смысла, потому мы решили переждать погоду на якоре. При расходившемся волнении, как раз по тому курсу, на который мы собирались лечь, был виден бурун, опрокидывающийся на кошке, не нанесенной на карту. Не начни штормить, мы, несомненно, сели бы на нее, и неизвестно, чем бы все кончилось у этого отмелого и необитаемого берега. Оказывается, и шторм может быть полезен! Плавание в малоисследованной Чешской губе, рельеф дна и течения которой неизвестны, а глубины в прибрежной зоне малы и туманы часты, по заведомо неправильной карте было очень рискованным и требовало большого мастерства от навигаторов «Персея».

Одиннадцать летних дней прошли в подготовке к дальнему плаванию на север. Мы приняли на борт уголь, воду и на два месяца продовольствие. И опять выходили в море без полугодового запаса и надлежащего обмундирования. На все это у нас не было средств. Но к таким недостаткам мы привыкли и закрывали глаза на возможность неприятных последствий.

На этот раз план работ экспедиции составили в двух вариантах. По первому варианту, в случае благоприятных ледовых условий, мы должны выполнить

ряд зигзагообразных разрезов вокруг Северного острова Новой Земли — в северной части Баренцева моря и в Карском море; по второму — ряд разрезов в северной части Баренцева моря, там, где позволит лед. Кроме того, наметили обследование некоторых губ Северного острова Новой Земли.

От Соборной пристани Архангельска мы отошли 12 августа и по выходе из Горла Белого моря, определившись по Святоносскому маяку, направились на губу Крестовую. Чтобы сэкономить время для работ в высоких широтах, этот переход сделали без станций, но нас задержал 10-балльный шторм от северо-востока.

И вот передо мною снова развертывается панорама губы Крестовой, которая произвела на меня такое глубокое впечатление в первом плавании на л/п «Малыгин» в 1921 году. Теперь я воспринимал все окружающее уже как арктический мореплаватель, имеющий пятилетний стаж.

«Персей» отдал якорь 19 августа против речки Крестовой. По сообщению зимовщиков, губа освободилась от льда в этом году очень поздно, только после 20 июля. За истекшие 5 лет в Крестовой ничего не изменилось: стояли те же убогие строения, все так же суров был окружающий пейзаж. Он показался мне более мрачным, чем при первом посещении. Быть может, причиной тому была пасмурная погода и низкие серые клочковатые облака, сползающие с гор и закрывающие их снежные вершины.

И я представил себе становище в зимнюю полярную ночь — тесное и грязное жилище, керосиновая лампа, вой ветра за стеной и шелест пурги по стеклам подслеповатых окошек. Ни кают-компании, ни библиотеки, ни отдельных комнат, как на полярных станциях. Радиоприемников для широкого пользования тогда еще не существовало, да и не было художественных передач. Чем жили зимующие

промышленники в долгую полярную ночь? Какими душевными качествами должен обладать человек, чтобы перенести такую зиму, а иногда и не один год? И во имя чего? Для меня это остается загадкой.

Промышленника Овчинникова в становище не было, и мы не могли узнать, что сталось с приборами, оставленными ему в 1921 году, и вел ли он метеорологические наблюдения, как обещал.

В Крестовой простояли мы около полутора суток. На разрезе вдоль губы произвели с моторного катера геологические и ботанические сборы, драгирование, а также прочие наблюдения. Затем направились на север к Горбовым островам, описанным в 1835 году Пахтусовым и Циволькой. Составленная по их данным карта Гидрографического управления оказалась весьма неточной.

«Персей» отдал якорь в проливе между островами Большим Заячьим и Личутиным. В районе Горбовых островов, а потом Архангельской губы выполнили наблюдения на нескольких станциях, а также геологическое обследование островов и пресноводных озер на них.

В связи с организованными правительством поисками пропавших экспедиций Седова, Брусилова и Русанова Главное гидрографическое управление на острове Заячьем в 1914 году устроило спасательное депо и оставило значительный запас продовольствия, снаряжение и 13 тонн угля. От депо ничего не осталось, все оказалось расхищенным. Мы нашли только заброшенную избушку без дверей и окон, одиноко стоящую на невысоком берегу острова Заячьего. Грустное впечатление произвела она.

Заброшенная избушка на острове Большом Заячьем.

Заброшенная избушка на острове Большом Заячьем

Утром 23 августа мы вышли на север, чтобы начать намеченный разрез к Земле Франца-Иосифа.

Опять ожили надежды высадиться на мыс Флору, так досадно рухнувшие в 1923 году. Теперь положение было более благоприятным: запасы угля и воды вполне достаточны и разрез от Новой Земли мы начали почти на неделю раньше. Но уже вечером того же дня нас постигло горькое разочарование: «Персей» вышел в мелкобитый, подтаявший, сильно разрыхленный лед.

Знаменательно, что почти в то же самое время (22 августа 1921 года) и почти в том же месте (только на 20

миль севернее) я впервые в своей жизни увидел полярные льды с палубы л/п «Малыгин».

В начале следующих суток лед стал более плотным и отчасти торосистым. Мы заметили, что лед довольно быстро дрейфует на северо-восток. Однако на севере лед становился все тяжелее и непроходимее. Решили идти южными курсами, чтобы выбраться из льдов: к вечеру мы были уже на чистой воде и направились вдоль ледовой кромки. Она теснила нас к югу, на широту Горбовых островов.

«Персей» у Горбовых островов.

Персей» у Горбовых островов

В те годы я обладал исключительно острым зрением, и, как всегда, И. И. Месяцев, снабдив меня своим

начальническим биноклем, послал на бочку, чтобы осмотреться.

Будто и невысока фок-мачта «Персея», но как заметно расширяется горизонт с ее верхушки! Опираясь ногами на рым для крепления антенны и крепко обняв стеньгу, я поднялся еще выше над бочкой.

На востоке сквозь голубую дымку горизонта неясно просматривались очертания снежных вершин Новой Земли. На юге синело море, чистое от льда. В западном направлении виднелись только отдельные льдины, а на севере до горизонта простиралось царство льдов. Кромка их, насколько можно было видеть, уходила в северо-западном направлении.

Спустившись с мачты, я прошел в штурманскую рубку, где над картой склонились Месяцев и Бурков. Обсудив обстановку, Иван Илларионович распорядился следовать вдоль кромки на северо-запад. Это было ближе всего к направлению разреза от Горбовых островов к Земле Франца-Иосифа. Да, собственно, другого выхода и не было.

На горизонте то виднелась кромка льда, то сияло только ледяное зарево, а мы шли по чистой воде. Но через три дня, когда мы были у 50-го меридиана, разрез уперся в резко очерченную кромку тяжелого крупнобитого льда, тут и там торчали небольшие айсберги. Пришлось отвернуть от нее к западу и снова идти на северо-запад. Сделав лишь четыре станции, мы 28 августа в третий раз подошли к кромке еще более тяжелых льдов, состоявших из огромных полей, высоких торосов и больших айсбергов. Это был настоящий полярный пак[{4}]. Теперь кромка льда шла на юго-запад, куда-то в сторону острова Эдж или Надежды, и была такой резкой, что казалась берегом суши. Мы пришвартовались к ней, как к пристани, и сделали станцию, самую северную за эту экспедицию, под 79° 23' с. ш., на 42° в. д. «Персей» стоял у огромного ледяного

поля толщиной, должно быть, не менее 2-2,5 метра, покрытого свежевыпавшим снегом. Всем хотелось поразмяться, побегать, и кто мог, спрыгнул на лед. В трюме давно лежали канадские плетеные лыжи (по форме они напоминали большие теннисные ракетки), полученные еще в 1921 году вместе со всяким полярным снаряжением. Мне пришла мысль испытать их, и я достал из трюма одну пару. Другие последовали моему примеру. Но никто из нас не знал, как крепить эти лыжи к ногам. Кроме лыж (в равном с ними количестве), были получены какие-то небольшие решетки по форме ступни с прикрепленными к ним толстыми ремнями из лосиной кожи. Принадлежали ли они к комплекту канадских лыж или нет, никто не имел представления. Я, например, привязал их к поперечинам лыж, ремнями прикрепил ногу и с видом опытного бегуна на канадских лыжах бодро двинулся от борта «Персея».

Все шло прекрасно, пока снежный покров был тонким, с таким же успехом я мог идти по нему и без лыж. Но на более глубоком снегу лыжи стали зарываться носами и я летел тоже носом вперед. У моих товарищей результат был таким же. Отвязав овальные решетки, я прикрепил лыжи непосредственно к ноге, но ничего не изменилось — я также клевал носом в снег. В общем, канадские лыжи доставили массу удовольствия и веселья.

После лыжной прогулки мы отдали швартовы и направились на юго-запад, вдоль кромки. Как зачастую бывает у резкой границы моря и льдов, навалился густой серый туман, зарядами пошел снег, ветер усилился до 5 баллов, температура воздуха упала ниже —5°. Пришлось продвигаться с большой осторожностью из-за айсбергов, временами выплывающих из тумана чуть ли не под самым бушпритом.

К концу дня 29 августа решили снова подойти к кромке льдов и проверить ее положение. Она все так же

простиралась в юго-западном направлении.

Спускаться вдоль нее дальше к югу не имело смысла, в задачи этой экспедиции не входили работы на Шпицбергенском мелководье, да и ледовая обстановка была значительно тяжелее, чем в прошлом. Снова разочарование: ни добраться до Земли Франца-Иосифа, ни выполнить исследования в высоких широтах в этом году не удалось.

Охраняя тайны Арктики, льды не пустили нас дальше на север.

По программе экспедиция должна была обследовать ряд новоземельских губ. Поэтому вечером 29 августа, отвернув от ледовой кромки, пошли на юго-восток к Новой Земле, производя работы на станциях. Отдельные айсберги встречались до 77° с. ш. Из-за десятибалльного шторма, который развел большую волну, пришлось целые сутки проболтаться носом на ветер, подрабатывая машиной. Наконец 4 сентября вошли в глубоко врезающуюся в сушу Машигину губу, хорошо защищенную от всех ветров, и стали на якорь за мысом Базис.

В Машигиной губе.

В Машигиной губе.

В губу сползало несколько глетчеров. Один из них, расположенный ближе к устьевой части, обрывался в воду залива отвесным фронтом, раза в три выше персейских мачт. Промоины и трещины разбили его на отдельные глыбы, столбы и башни голубовато-зеленого цвета. По-видимому, ледник двигался довольно быстро, потому что все время слышался грохот. Глыбы льда срывались в море, поднимая высокие всплески, как разорвавшаяся мина. Иногда с грохотом падала в воду целая башня во всю высоту ледника. Она как бы оседала, рассыпаясь на осколки, и поднимала большую волну, расходившуюся далеко от подножия ледника. Исследуя губу, мы опасались близко подходить на

моторном катере к этому слишком уж активному леднику.

Все же в соседстве с ледником с нами произошел пренеприятный случай. Биологи запускали большой мальковый трал. И вот на конечной станции поперечного разреза, как раз под барьером ледника, трал при спуске набросило на винт. Этого не заметили, машине дали ход, и трал намотался на винт вместе со стальными тросами уздечки. Корабль попал в беспомощное положение — ветром его медленно несло к глетчеру. Попробовали дать задний ход, но еще больше намотали. Спешно отдали якорь. «Персей» развернулся на канате, и его корма очутилась в опасной близости к отвесной ледяной стене — совсем рядом срывались и скатывались в море большие глыбы льда. Любоваться этим не было времени. Все, кто мог, принялись освобождать винт. Обрубили трос уздечки, баграми и кошками оборвали часть трала и с такой культяпкой на винту кое-как отошли от глетчера, и вовремя. Как только «Персей» отошел, вблизи того места, где он стоял, рухнула в море высоченная ледяная башня.

Мы пополнили запасы пресной воды в одной из многочисленных речушек, впадающих в Машигину губу, и 7 сентября перешли в соседнюю губу, Северную Сульменеву.

Здесь мы простояли два дня. В это время по радио пришло печальное сообщение о кончине Михаила Васильевича Афанасьева, принимавшего самое активное участие в подготовке экспедиции на л/п «Малыгин», постройке «Персея» и в организации Морского научного института. Умер он совсем молодым, в возрасте около 30 лет. Все мы, «старые» сотрудники института, любили и уважали этого простого, деятельного и отзывчивого человека и нас глубоко огорчила его ранняя смерть. Мы назвали его именем один из безымянных островков в губе Северной Сульменевой.

В губе Митюшихе мы встретились с гидрографическим судном «Мурман», экспедицию на котором возглавлял Н. Н. Матусевич.

В губах с «Персея» и моторного катера производили драгирование, собирали пробы дночерпателем, тралом Сигсби, трубкой Экмана, планктонными сетями. Составляли геологические и ботанические коллекции. В Машигиной губе штурмана промеряли и уточняли береговую черту.

10 сентября мы вышли из губы Митюшихи, чтобы продолжить прерванные работы на разрезе по 47-му меридиану. Но не тут-то было! В третий раз за это плавание судно попало в жестокий шторм, 11 баллов, заставивший более суток держаться носом на волну.

Наконец вечером 17 сентября нам послал свой приветственный луч Святоносский маяк, а утром 20 сентября пришли в Архангельск.

В этот раз «Персей» прошел 2580 миль, а экспедиция выполнила научные работы на 73 станциях.

Хотя из-за ледовых условий этого года не удалось осуществить разрез от Горбовых островов к Земле Франца-Иосифа, мы получили ценные океанографические материалы для труднодоступной части акватории Баренцева моря, почти совсем тогда неисследованной, на разрезе от Новой Земли до самой северной, достигнутой нами точки и на обратном разрезе, проходившем несколько южнее.

И хоть экспедиция 1926 года не оставила в моей памяти ярких впечатлений, год этот запомнился мне навсегда. В 1926 году я окончил естественное отделение физико-математического факультета Московского государственного университета по кафедре географии.

Нелегко было учиться. Ранней весною я уезжал из Москвы в Архангельск для подготовки экспедиций.

После экспедиций должен был отправлять в Москву собранные материалы и готовить на корабле лаборатории и инструментарий к зимовке. Поэтому возвращался я в Москву поздней осенью, одним из последних. И все же, несмотря на трудности, все практикумы были отработаны, экзамены сданы.

Кафедрой заведовал тогда профессор А. А. Крубер. По состоянию здоровья он только читал лекции и редко бывал в университете. Немногочисленных студентов по делам кафедры он принимал дома.

И вот с заверенной ведомостью сданных зачетов и экзаменов отправился к Круберу и я. Позвонил, меня попросили пройти в кабинет. Я успел осмотреться. Кабинет Александра Александровича был сплошь заставлен книжными шкафами. За стеклами виднелись корешки старинных, прямо уникальных книг по истории землеведения. Большой письменный стол, за которым сидел профессор, тоже был завален книгами.

Я подошел и поздоровался. Хозяин поверх очков мрачно посмотрел на меня, как будто не узнавая, и, указывая на кожаное кресло, сказал: «Садитесь, что вы от меня хотите?».

Я объяснил, зачем пришел.

— Ваша фамилия? — подозрительно спросил профессор.

Я не был удивлен вопросом, рассеянность была ему свойственна.

Я объяснил, что я есьм Васнецов, студент кафедры географии, которой он заведует. По-видимому, это сообщение не рассеяло недоверия Крубера, потому что он промычал: «Ммм-дааа-с, что-то я вас не видел на моих лекциях в этом году».

Я объяснил, что лекции не посещал, потому что экзамен по его предмету сдал еще в прошлом году.

Как будто он начал меня припоминать, во всяком случае посмотрел уже не так подозрительно.

— Ну, давайте вашу ведомость.

Он читал ее долго. Потом достал из стола учебную программу.

— Вот у вас еще четыре предмета не сданы, а три сданы, которые не требуются. Как же я подпишу, что учебный план выполнен? — наконец изрек профессор.

Я похолодел, и, если бы не сидел в кресле, несомненно, ноги у меня подкосились бы, такую я ощутил слабость в коленях. Я так усиленно работал этой зимой, так выдохся, что у меня не было сил сдавать еще хотя бы один экзамен. К тому же в ближайшие дни я должен был уезжать на «Персей». Но как же так получилось? Я наизусть знал учебный план и был твердо уверен, что выполнил все.

Я взял у Крубера его план и посмотрел сам. Да, он действительно не похож на тот, по которому я занимался. Посмотрев внимательнее, я понял, что это новый учебный план, введенный с прошлого года, а я должен был кончать по тому, по которому начинал учиться. Я сказал об этом профессору. Он бесконечно долго рылся в своем письменном столе, а я ждал с замиранием сердца. Наконец он вытащил какую-то бумагу и долго-долго ее читал, и через очки, и поверх них.

— Да, вы правы, — теперь уже без всякого недоверия посмотрел на меня и подписал справку.

Как пудовая гиря свалилась с моего сердца!

От Крубера я понесся прямо в деканат.

И вот в моих руках справка, что университет я окончил. Душа моя ликовала. Я понял сущность выражения: «Не чувствовать под собою ног от радости». Да, я их не чувствовал. Из деканата я плыл по воздуху, не касаясь ногами ступенек лестницы.

Не дожидаясь, когда оформят свидетельство (его можно получить и потом), я со спокойной совестью уехал в Архангельск.

Уже с 1925 года (мне было 23-24 года) я плавал в Арктику как руководитель работ по гидрологии. Мне вполне доверяли. Но отсутствие законченного высшего образования подсознательно меня беспокоило, порождая тревожное чувство неполноценности. Теперь с этим покончено, я добился цели только своими силами, только своим трудом.

ГЛАВА 8
★★★★★★★★★★★★★
Плавания в Баренцевом море в 1927 году

Крохотный уютный домик, в котором мы живем, был в прошлом баней. Небольшое наше оконце смотрит на лужайку. Она так усыпана цветами одуванчиков, что кажется желтой. Лучи весеннего солнца, отражаясь от этой желтизны, становятся еще ярче. Они золотистым светом заливают нашу низкую комнатку, превращая ее в янтарный зал. Березы и осины, растущие рядом с домиком, тихонько шелестят молодой листвой.

Тепло, тихо, весна. Месяц май.

Но почему же вдруг сильнее зашумели деревья? Шум все сильнее и сильнее. Разве налетел вихрем крепкий ветер? Вот шум превратился в скрежет, потрескивания. Резкий удар подбросил мою постель, яркий свет резанул в глаза. Что это?

С бьющимся сердцем я проснулся. Совсем рядом, сразу за моей подушкой, шуршит шуга, раздвигаемая судном, скребут льдины о дубовую обшивку, опоясывающую корпус по ватерлинии. Скрежещет обитый железом форштевень. При крене судна сквозь призму палубного иллюминатора в мою полутемную каюту ворвался солнечный луч. Значит, нет ни зеленой лужайки, ни золотых одуванчиков, ни весны. Все это сон.

Я на «Персее» в Арктике, и судно входит в полярный лед. И хотя по календарю здесь тоже май, весна совсем не чувствуется.

Почему же так рано (22 мая) «Персей» вышел в арктическое плавание и уже через несколько дней

встретил полярные льды? Дело в том, что в этом, 1927, году начиналось выполнение широкой программы исследований Баренцева моря совместно с немецкими учеными в соответствии с подписанным советско-германским договором. С советской стороны в этих исследованиях должны были принять участие Морской научный институт, Мурманская биологическая станция, Институт по изучению Севера и Институт рыбного хозяйства. С германской стороны эти работы возглавлял Deutsche Seewarte (Дойче Зееварте).

Программа работ советских экспедиций была рассмотрена на специальном междуведомственном совещании и согласована с Дойче Зееварте. Каждый из институтов, как советских, так и германских, взял на себя выполнение определенных океанографических разрезов в различные сезоны и в разных районах Баренцева моря.

Морскому научному институту, располагавшему в то время самым совершенным экспедиционным судном, была поручена наиболее трудная часть советской программы исследований.

По плану, разработанному ученым советом, «Персей» должен был проводить исследования весной. Если для летне-осеннего сезона уже накопилось достаточное количество наблюдений, то для весеннего имелись данные единичных или разрозненных станций. Не было достоверных сведений даже о положении весенней границы полярных льдов. Требовалось заполнить пробел в познании Баренцева моря, особенно его весеннего гидрологического режима, очень важного для прогнозирования его теплового состояния на лето, осень и даже на начало следующей зимы. Эти сведения важны для рыболовства, ибо подход разных пород рыб к промысловым банкам в большой степени зависит от температурного режима.

Основной задачей экспедиции, в которую рано утром 22 мая вышел «Персей», были именно весенние работы на разрезах по 26 и 38-му меридианам.

В Горле Белого моря сохранились еще отдельные полосы мелкобитого, иногда довольно сплоченного льда, но он не препятствовал нашему движению. Только севернее острова Сосновец море совершенно очистилось от льда.

Следуя на запад вдоль Мурманского берега, мы решили зайти в поморское становище Харловку, чтобы запастись свежей рыбой и селедкой на предстоящее плавание. Несколько человек на вельботе направились к берегу и спустя некоторое время вошли в речку Харловку, вдоль которой вытянулось становище. Мы закупили рыбу, напились молока в просторной и чистой избе красивой поморки, побродили вдоль речки и, откровенно говоря, совсем не торопились на судно, уж очень хорошо показалось нам на твердом берегу.

Но гудок «Персея» требовал, чтобы мы возвращались. Перетащили мы закупленную рыбу и бочонок с селедкой в вельбот, разместились поудобнее и спустились вниз по речке. «Персей» снова дал несколько коротких гудков, он торопил нас. Только подойдя к устью речки, мы поняли, в чем дело и почему тревожился П. И. Бурков. Оказывается, усилился ветер, разошлась волна и с судна видели, что прибой у берега становился все сильнее. Нам из становища этого заметно не было.

Устье речки отгораживали от моря галечниковые косы, между концами которых оставался один свободный проход в море.

Здесь-то и находился бар речки Харловки. В закрытой косами лагуне было спокойно, как в пруду. За косами, со стороны моря, шумел прибой, но не такой уж сильный. А перед баром, на мелководье, волны росли,

становились очень крутыми, их гребни пенились и в проливе, между концами кос, с грохотом опрокидывались. Жуткое было зрелище, а нам надо прорваться через эти страшные, кипящие ворота!

Что делать? Ждать полного прилива, когда на баре будет больше воды? К тому времени ветер может усилиться и еще сильнее станет прибой.

На руле сидел старпом И. Н. Замяткин.

— Как быть, друзья? — обратился он к нам. — Рискнем?

— Рискнем, — единодушно ответили мы.

— Тогда слушайте мои команды, немедленно их выполняйте, ни при каких обстоятельствах не бросайте весло и в нужный момент вложите в греблю все свои силы до предела, — объявил Замяткин.

В такую погоду проход через бар был очень опасен; видя наши затруднения, на концы кос прибежали жители становища, чтобы в случае необходимости оказать нам помощь. Некоторые притащили с собой веревки. Они размахивали руками, что-то показывали, кричали, но из-за шума прибоя ничего нельзя было разобрать.

Мы приблизились к бару, табаня веслами и присматриваясь, какой момент выбрать, чтобы проскочить в море. Проходившая через пролив волна забирала над баром всю воду почти до дна и после этого опрокидывалась. После того как волна опрокинется и слой воды над дном несколько увеличится, надо было до подхода следующей волны со всей силой ринуться вперед.

— Внимание! — крикнул Иван Николаевич.

Мы насторожились.

— Навались! — не своим голосом заорал он.

Мы навалились так, как никогда в жизни. И все же над баром киль вельбота стукнулся о дно. Страшное мгновение: задержись мы на секунду, и следующая

волна нас захлестнула бы. Но мы вырвались. Несколько отчаянных гребков — и мы проскочили зону прибоя, вельбот наш закачался на морской волне. Опустив весла, мы тихо сидели и, переживая минувшую опасность, отдыхапи от чрезмерного напряжения, потом медленно погребли к «Персею».

С судна хорошо видели, при каких условиях мы отбывали с берега. Павел Ильич очень беспокоился, но когда все окончилось благополучно, разозлился и нервно зашагал по палубе в ожидании вельбота. Похвалы мы от него не услышали.

С утра 27 мая начали мы работы от Мурманского берега к северу по 38-му меридиану. Уже на 73° 30' с. ш. встретили лед.

В центре Баренцева моря.

В центре Баренцева моря.

Как я уже говорил, нас интересовали не только особенности гидрологического режима в мае, но и положение кромки полярных льдов и их характер. Льды оказались очень тяжелыми, сильно сплоченными, и мы вынуждены были остановиться, пройдя всего 30 миль. Дальше все пространство до самого горизонта было занято тяжелым крупнобитым, местами сильно наторошенным льдом. Пришлось отклониться от меридиана к северо-западу.

Наблюдения показали, что кромка льдов в северной части Баренцева моря (это мы отмечали и в прежних плаваниях) простирается в направлении северо-запад — юго-восток. Такое же направление имели и большие, вытянутые в длину до 5 миль полыньи и разводья, образующиеся в периоды разрежения льдов. Пользуясь ими, мы и пробились до 75-й параллели на 26-м меридиане. Этот переход занял около восьми дней. Здесь нас зажали тяжелые, частично торосистые льды.

Как показал опыт, пробиваться во льдах другими курсами, поперек полыней, гораздо труднее, а иногда и просто невозможно. В данном случае по 26-му меридиану нам следовало начинать разрез к югу, т. е. идти как раз поперек разводьев.

Уголь и пресная вода были уже на исходе. В довершение всего кончилось машинное масло — в одной из бочек вместо масла оказалась нефть. Уже несколько дней машину смазывали топленым тюленьим и медвежьим жиром. Нагреваясь в механизмах, эта, с позволения сказать, «смазка» заполняла машинное отделение тошнотворной вонью. Этот запашок расползался по всему судну и особенно лез в штурманскую и рулевую рубки, так что и у бывалых моряков иногда возникало желание пострадать морской болезнью.

Воспользовавшись прояснением, я взял месяцевский бинокль и полез в бочку.

Знакомая и всегда завораживающая панорама полярных льдов открывалась передо мной. Ничего обнадеживающего я не увидел. Всюду, даже к югу, простирались очень тяжелые льды сплоченностью до 10 баллов. Среди них были ровные, без трещин, поля до 10 квадратных миль, а поле, около которого мы стояли, достигало не менее 50 квадратных миль. На многих льдинах виднелись следы тюленьих лежек, а иногда отпечатки лап хозяина этих мест — белого медведя.

Капитан не удовлетворился результатами моих ледовых наблюдений и сам полез в бочку. Павел Ильич просидел наверху довольно долго, а потом пригласил туда и Месяцева. Внимательно осматривали они горизонт и что-то обсуждали, вероятно, серьезность положения.

Итак, пробиваясь через перемычки между полыньями, мы двинулись к югу по 26-му меридиану.

Выжимая из машины все силы и не деликатничая со льдами, мы очень медленно, но все же преодолевали одну полосу тяжелого льда за другой. На небольшом поле, совсем рядом с «Персеем», лежал серебристый тюлененок. Матрос Стрелков, опытный промышленник, выскочил на лед, схватил малыша, передал его на палубу и вскарабкался сам. Этого зверька с мягкой шерсткой и синими выразительными глазками взяла на воспитание планктонолог Е. С. Клюшникова. Спал он в ногах на ее койке и с удовольствием сосал разведенное сгущенное молоко. Своего питомца Клюшникова благополучно доняньчила до Александровска, а потом довезла и до Москвы.

В 12-й экспедиции «Персей» работал в очень тяжелых льдах на всем маршруте от 33 до 26-го меридиана. Более 10 дней бился он во льдах и прошел за это время около 250 миль. Вблизи 33-го меридиана характерным был крупнобитый лед. Ближе к 26-му меридиану десятибалльные полярные льды состояли из огромных ледяных полей, зачастую совсем гладких.

Погода стояла малоприятная — снегопады, дожди, туманы и морозы до —10°! Работать на станциях, особенно с батометрами, было очень трудно.

Корпусу «Персея» крепко досталось в этом походе. Появилась течь, но пока мы были во льдах, трюмные донки успевали откачивать поступавшую воду.

Мы выбрались из льдов 11 июня и вышли на чистую воду. Как только стало покачивать, начала прибывать

вода в трюме. Две донки не справлялись с откачкой. Скоро вода подошла к настилу в кочегарке, и мотыли машины зашлепали по воде, поднимая фонтаны брызг. Стармех А. И. Мусиков выяснил, что вода заполнила междудонное пространство. Плескаясь на качке, она, взболтала песок, шлак и всякий мусор, давно копившийся у днища. Мусор закупорил фильтрующие сетки засасывающих патрубков донок, и они стали плохо откачивать воду. Положение становилось опасным.

Продрогший и насквозь мокрый Мусиков прибежал на мостик и попросил Буркова вернуться обратно во льды, чтобы прекратилась качка и можно было очистить сетки. Иного выхода не было — повернули во льды. Наладили и установили ручной насос.

Во льдах мусор осел и донки стали откачивать гораздо лучше. Мусиков решил: необходимо вокруг сеток соорудить своего рода фильтры, препятствующие попаданию мусора.

Тяжко пришлось машинной команде. Работали в вонявшей ворванью холодной и грязной масляной воде по пояс, а иногда и по плечи.

Когда донки стали справляться с откачкой, снова попробовали выйти на чистую воду. Вода перестала прибывать. Можно было спокойно пускаться в путь к родным берегам.

На капитанском мостике не менее трех пар глаз — вахтенного штурмана и двух рулевых — непрестанно наблюдают за морем и небом. На этом монотонном фоне ничто постороннее от них не ускользает. «Персей» только вышел из тяжелых льдов, как впередсмотрящие увидели среди редких мелких льдинок какой-то красный предмет. Решили подвернуть и посмотреть. Это была деревянная бочка, которая совсем немного возвышалась над морской поверхностью. Значит, чем-то заполнена! Быть может, просто морской водой? Но нет, пробка

крепко забита. Не без труда застропили ее и с помощью стрелы подняли на палубу. Выбили пробку. Бочка оказалась с машинным маслом. Ура! Конец тошнотворному запаху жареной ворвани!

По выходе из льдов мы хотели продолжить работы на разрезе по 26-му меридиану, т. е. по направлению на Нордкап. Было приятно, что резко потеплело, но сразу же задули свежие ветры западных румбов, доходившие почти до шторма. Переждать непогоду во льдах мы не могли: пресная вода, даже предназначенная для камбуза, совсем кончалась.

Большая волна позволила выполнить на разрезе только гидрологические станции.

Из двенадцатой экспедиции «Персей» вернулся в Мурманск 22 июня. За месяц, из коего более 10 дней среди очень тяжелых льдов, он прошел 1435 миль и сделал 60 станций.

Следующая экспедиция на «Персее» должна была работать по совместной программе с германской экспедицией на судне «Посейдон».

С такими повреждениями, какие получил во льдах «Персей», нельзя было выходить в плавание. Сроки работ советской и германской экспедиций были согласованы, и на ремонт «Персея» в доке времени не оставалось. Насколько я помню, в 1927 году в Мурманске дока даже не имелось. Надо было осмотреть судно и попытаться отремонтировать его своими силами.

В кут заливчика, на берегу которого находилась Мурманская биологическая станция, впадала небольшая речушка. При высоком приливе втянули нос «Персея» в устье этой речушки, а когда в отлив он оказался на суше, обнаружили, что судно имеет весьма значительные повреждения. Вот что сообщал я в письме в Москву: «Здорово досталось нашему „Персею" во льдах, всего исцарапало, несколько досок дубовой

обшивки толщиною более двух дюймов протерло до корпуса и даже сильно повредило доски основной обшивки. Вырвало льдом около 60 болтов и три полосы железной оковки на носу. Свернута стальная шина волнореза и измочален форштевень. Кое-где вылезла конопатка пазов корпуса и „Персей" дал значительную течь... Когда нос судна оказался на сухом месте, все повреждения стали хорошо видны. Сейчас чинят, стучат топорами, забивают дырки вырванных болтов деревянными пробками, места проломов плотно затыкают паклей со смолой, а сверху заколачивают досками.

Перед осенним рейсом придется стать в док на настоящий ремонт...»

Обнаружили весьма значительные повреждения.

Обнаружили весьма значительные повреждения

Приведу еще одну выдержку из письма уже от 14 августа: «„Персей" стал в док для ремонта. Когда вскрыли наружную обшивку в местах проломов, то оказалось, что внутри все шпангоуты сильно прогнили,

один даже совсем сгнил и вся обшивка держалась прямо на честном слове. Еще один хороший удар о льдину — и дела наши могли бы принять весьма скверный оборот…»

Появлению гнили в наборе судна, несомненно, способствовала многолетняя стоянка недостроенного корпуса «Персея» в пресноводной речке Лае под Архангельском.

После ремонта в Александровске, хотя и кустарного, «Персей» стали готовить к тринадцатой экспедиции, а я уехал в Архангельск с поручением И. И. Месяцева предварительно договориться о том, чтобы перед осенним плаванием поставить «Персей» в сухой док на ремонт.

«Персей» отремонтировали, усилили железную оковку на носу, поставили по ватерлинии, особенно на скулах, более толстую ледовую обшивку. Очень хотелось заменить наш чугунный винт на стальной или бронзовый, но такую отливку в Архангельске сделать не удалось.

Из сухого дока «Персей» выпустили 26 августа, а уже 29 он выходил в море.

Были получены сведения, что в эту осень Карское море свободно от льдов, и мы торопились воспользоваться благоприятными условиями. Наконец-то наши стремления исследовать Карское море, этот «ледовый мешок», казались близкими к осуществлению.

Лично я очень хотел собрать там материал для своей диссертации.

По плану четырнадцатая (осенняя) экспедиция должна была исследовать Карское море и некоторые заливы Новой Земли на карской стороне.

Выполнив в Канинском и Печорском районах Баренцева моря некоторые контрольные гидрологические и промысловые наблюдения, «Персей» 5 сентября отдал якорь в губе Русанова (Петуховский

Шар) на юго-восточной оконечности Новой Земли. За год или два перед тем здесь было организовано промысловое становище Русаново. Его поселенцы сообщили нам, что в восточном конце Петуховского Шара лежит погибший норвежский бот. В нем труп человека и множество книг на русском и иностранных языках. Иван Илларионович решил обязательно зайти к месту гибели и осмотреть судно. Обилие книг вызвало предположение о принадлежности судна научной экспедиции.

Капитаном «Персея» был бывший старпом И. Н. Замяткин. Еще в Мурманске, после двенадцатой экспедиции, Павел Ильич Бурков уволился из института. По каким-то чисто принципиальным вопросам он не сошелся во взглядах с И. И. Месяцевым и, со свойственной ему прямолинейностью, а быть может, некоторой резкостью, высказав Ивану Илларионовичу свое мнение, подал заявление об увольнении. Все мы уже сплавались с Бурковым и очень жалели об уходе этого опытного капитана, честного и хорошего человека.

За время стоянки в губе Русанова штурманы «Персея» под руководством Замяткина произвели опись берегов и промеры.

В экспедиции снова принимал участие Сергей Владимирович Обручев. Он выполнил геологическую съемку западного входа в Петуховский Шар.

6 сентября «Персей» через проливы сложного Петуховского архипелага направился к востоку, на карскую сторону, в широкую губу Логинова, на 14 миль врезающуюся в глубь острова. По пути производились подробная маршрутная опись берегов и частые промеры глубин. В результате была исправлена и уточнена карта части берега, тогда еще весьма приблизительная. Так, в Петухов-ском Шаре были обнаружены три опасные банки, не нанесенные на карту, ряд мелких островков и один большой остров, названный именем члена ученого

совета Морского научного института Я. В. Самойлова, незадолго перед тем умершего. И что было особенно ценно для лоции сложного и малоизученного берега — С. В. Обручев, практикант Г. В. Беркуль и А. Д, Старостин вели непрерывную зарисовку очертаний гор, мысов, вершин и приметных знаков на всем пути следования, начиная от острова Бритвина до мыса Меньшикова.

Пока «Персей» стоял в губе Логинова, с «Эвелины» и гребных шлюпок производились геологические обследования берегов, драгирование и подробные промеры в Никольском Шаре. На северном берегу острова Среднего, находящегося в этом проливе, было найдено погибшее судно Афанасия Рослякова.

На «Эвелине» мы побывали также в губе Каменке, где в маленькой промысловой избушке в 1832 году зимовал Пахтусов. Несмотря на невероятно тяжелые условия жизни, он занимался описью берегов. От зимовья Пахтусова остался только нижний венец избушки да два креста на могилах матросов, умерших во время зимовки. Лейтенант Пахтусов, самоотверженный исследователь Севера, вполне заслуживает более достойного увековечивания памяти о нем.

Астрономический пункт вблизи зимовья Пахтусова.

Астрономический пункт вблизи зимовья Пахтусова.

Из губы Логинова «Персей» вышел наконец в воды Карского моря и спустился к мысу Болванский Нос на острове Вайгач. Болванский Нос — это священное место самоедов. В прежние времена он был уставлен идолами — болванами, сюда на моленья приезжали самоеды, иногда за сотни километров. От Болванского Носа

начали первый в Карском море океанографический разрез на северо-восток, в сторону Ямала, к точке, расположенной под 72° 37′ с. ш., 65° 56' в. д. Дальше на восток начиналось прибрежное мелководье. Повернув отсюда к западу, «Персей» сделал второй разрез к Новой Земле, в направлении залива Шуберта, где 13 сентября отдал якорь и простоял двое суток.

Залив Шуберта на 10 миль врезается в Южный остров Новой Земли. Горы, его окружающие, невысоки, но глубины в заливе более 140 метров. По характеру рельефа дна это типичный фиорд с мелководным порогом перед выходом в море. В куту залива прекрасные места для якорных стоянок, защищенные от всех ветров, с вязким илистым грунтом. С гор в залив стекает несколько ручьев и впадают две небольшие речки, в которых водится голец. По берегам залива лежит много плавника, попадаются шпалы, занесенные ветвью Северо-Атлантического течения. Древний плавник был найден вверх по речке Шуберта, гораздо выше уровня современного моря. Залив этот — прекрасная гавань, здесь корабли могут запастись пресной водой.

В районе залива Шуберта были произведены съемки берегов, подробный промер глубин, штурманский практикант Беркуль сделал зарисовки для лоции.

Из залива Шуберта мы пошли вдоль берега на север и через день были уже у входа в Маточкин Шар — узкий извилистый пролив, разделяющий Новую Землю на два острова, Южный и Северный.

Пролив очень живописен, берега от уреза воды круто поднимаются ввысь. Уже от восточного входа в пролив видны высокие горы со снежными вершинами, достигающие 1100-1200 метров. Это группа гор Карпинского, Ольденбурга и др. Южный мыс восточного входа — мыс Дровяной — примечателен тем, что на нем в 1767 году зимовал Розмыслов, первый исследователь

Новой Земли. Во время зимовки умерли от цинги его бесстрашные сподвижники — кормщик Чиракин и семь матросов с небольшого их суденышка. Никакого памятного знака здесь тоже нет, а поставить его в честь русских героев, первых исследователей русского Севера, следовало бы.

На северном берегу пролива, недалеко от его восточного устья, виднелись строения и высокие мачты радиостанции Матшар, в те годы самой северной в европейском секторе Советской Арктики.

Мы подошли ближе к берегу и приветствовали зимовщиков протяжным гудком и флагом. В ответ на флагштоке главного здания взвился советский флаг.

Радиостанция Матшар была первой советской зимовкой, которую посетил «Персей» за время своих арктических плаваний. Поэтому все, кто только мог, съехали на берег, чтобы познакомиться с ее устройством, работой и бытом.

В устьевой части ручья Ночуева стоял тогда большой бревенчатый серый дом, хотя и барачной архитектуры, но срубленный очень фундаментально. В нем размещались жилые комнаты, кают-компания и камбуз. Каждый зимовщик имел отдельную комнату, что в условиях зимовки немаловажно. Кроме этого здания, стояло еще несколько служебных строений: электростанция и метеостанция, павильон геомагнитных наблюдений, баня, склад и др.

С годовалого возраста живу я в Москве в Фурманном переулке. Когда долго обитаешь на одном месте, часто видишь одних и тех же людей, проживающих поблизости. Хотя ты с ними не знаком, они начинают казаться какими-то своими. Ты замечаешь, что одни вместе с тобой переходят из детского возраста в юношеский, потом становятся взрослыми. Другие неуклонно идут к старости и через некоторое время больше уже не встречаются.

В двадцатые годы я часто встречал в своем районе высокого плотного молодого человека, одетого в далеко не новый матросский бушлат и столь же бывалую фуражку с маленьким медным якорьком. Мы часто перекидывались взглядами, явно выражавшими симпатию.

Одевался я тогда не совсем шаблонно, носил английский бушлат, оставшийся в цейхгаузах антантовских интервентов после их изгнания с Севера. Этими бушлатами снабжался личный состав ледокольного флота, и свой я обрел во время плавания на «Малыгине». Бушлат был шерстяной, толстый, с капюшоном, застегивался на деревянные колки, как палатка, и бросался в глаза своим ярко-канареёчным цветом. Носил я его от осени до весны, ибо другого, более теплого одеяния у меня не было. Да я в нем тогда

и не нуждался, никогда не носил даже кашне. Зимой обувался я в «шеклтоны» — высокие ботинки из белого брезента, которые стягивались по голенищу вокруг ноги толстой белой тесьмой. Эта своеобразная обувь тоже досталась в наследство от бежавших английских интервентов. На голове была или фуражка с якорьком, или английская матросская синяя шапочка, вроде берета с наушниками. В довершение во рту зачастую торчала великолепная английская трубка, испускавшая аромат «кепстена». Несколько необычный для тех лет костюм мой привлекал внимание не только высокого и плотного молодого человека, жившего где-то поблизости.

Однажды, это было в 1922 или 1923 году, шел я по Машкову переулку (теперь улица Чаплыгина) и услышал за спиной шаги догоняющего меня человека и несколько басистый голос:

— Вот мы с вами живем где-то поблизости, часто встречаемся, а не знакомы. Давайте познакомимся?

Я обернулся: это был мой знакомый незнакомец.

— С удовольствием с вами познакомлюсь, — ответил я, пожимая протянутую мне руку.

— Судя по вашему виду, вы, несомненно, имеете какое-то отношение и к морю, и к Арктике? — спросил мой новый знакомый.

— Вы не ошиблись, и к морю, и к Арктике я имею самое непосредственное отношение.

— И у вас, должно быть, есть книги об Арктике?

— Ну еще бы, целая небольшая библиотека, — ответил я.

— Ах, как мне нужно с вами поговорить! — воскликнул молодой человек.

— Так заходите ко мне, я живу тут рядом, в Фурменном переулке.

— А я в Машковом, тоже совсем рядом.

Вечером он ко мне пришел. Это был Эрнст Теодорович Кренкель — будущий известный полярник и

Герой Советского Союза.

Он стал у меня бывать, мы подружились. Кренкель уже тогда очень интересовался Севером, собирался поехать на полярную зимовку. Я снабжал его литературой об Арктике и советами «старого полярника», хотя сам был еще совсем новичком.

Летом 1927 года, незадолго до ухода «Персея» в Карское море, мы встретились с Кренкелем в яхт-клубе, где я проводил все свободное время. Он собирался отправляться на зимовку на Матшар.

Когда персейская шлюпка подошла к берегу, нас встретил Эрнст Теодорович. Он водил нас по зимовке, показывал хозяйство и рассказал, что бедствием являются страшной силы ветры (новоземельский падун), обрушивающиеся на рацию. В предыдущую зиму такой падун сорвал с жилого дома крышу. Теперь ее укрепили тросами, перекинутыми через конек и закрепленными за «мертвые якоря», вкопанные в землю.

Потом мы с ним сидели в его каюте, как здесь принято называть комнаты, вели задушевную беседу, строили планы на будущее и предавались мечтам. Провожая меня, он шел за отвалившей шлюпкой, махал фуражкой и забрел в воду чуть ли не до пояса. Шлюпка уходила, отдалялся берег, а фигура Кренкеля все еще возвышалась из вод пролива Маточкин Шар.

Снова встретились мы с ним только в Москве.

В западном устье Маточкина Шара, на берегу губы Поморской, закрытой с юга мысом, находилось ненецкое становище Маточкин Шар. Состояло оно из четырех изб, нескольких сарайчиков и маленькой часовенки, нелепо раскрашенной яркими полосами. Сюда, в Поморскую губу, пароходом, шедшим в первый новоземельский рейс, для «Персея» завезли 50 тонн угля. (В те годы во

все становища Новой Земли совершались два рейса — летний и осенний. Обычно ходил пароход «Сосновец».)

Расставшись с гостеприимными зимовщиками Матшара, мы пошли в губу Поморскую за своим углем.

Удивительно живописный пролив в этом году был совершенно чист, мы не встретили ни одной льдинки. Стесненный высокими горами, обрывистыми скалистыми мысами, он казался узким коридором. На самом же деле в наиболее тесном месте, примерно около середины, его ширина более полмили. Пожалуй, самое красивое место в проливе там, где он прорезает горы Вильчека, Жданко, Лимана и Лудкова. Здесь имеются небольшие долинные ледники — Третьякова, сползающий с северного берега, и Васнецова на южном берегу. Мы видели эти ледники в стадии отступания — висячими, от воды их отгораживали конечные морены.

В географических названиях на Новой Земле часто встречаются имена известных русских художников. Это объясняется тем, что исследованию острова много времени и сил посвятил художник Александр Алексеевич Борисов.

Борисов, уроженец Архангельской губернии, был замечательным художником, прекрасно знавшим Север. Он на небольшой парусной шхуне «Мечта», специально им построенной, плавал по Карскому морю, где его крепко затерло льдами. Со своей маленькой командой он был вынужден покинуть суденышко и пешком по плавучим льдам отправиться на Новую Землю. В Арктике Борисов был не быстролетным туристом, он был в ней своим. Художник не только видел Север, он чувствовал его всем своим существом. И нет лучше художника, который бы с таким знанием и чувством умел передать в своих произведениях суровую красоту полярных пейзажей, их величие, их настроение.

На ночь «Персей» отдал якорь на траверзе мыса Снежного. Утром, выйдя на палубу, я действительно

увидел, что все горы покрыты свежевыпавшим снегом. Мы отправились дальше на запад и 19 сентября стали на якорь в Поморской губе, поближе к сваленной на берегу куче угля. Сейчас же прибыли гости из становища — пять ненцев в оленьих малицах, распространявших специфический запах по всему кораблю. В ожидании угощения, особенно водки, они бродили по палубе. Мы пригласили их в кают-компанию и угостили чаем с конфетами, компотом и баранками. Водки у нас просто не было.

Грузить уголь оказалось очень трудно. Из Архангельска его отправили в мешках, но, пока грузили на пароход, вывозили на берег в Поморской губе, перетаскивали от шлюпок за зону прибоя, мешки порвались и уголь просыпался. Вместо купленных 50 тонн мы приняли на борт хорошо если половину.

В Поморской губе мы снова встретились с «Эльдингом», возвращавшимся из похода к Земле Франца-Иосифа. Он дошел туда, не встретив льдов, но люди все же не рискнули высадиться на берег. Опять состав двух родственных кораблей собрался в кают-компании «Персея».

Мы закончили угольную операцию и направились снова на восток. Таким образом, Маточкин Шар прошли дважды, делая станции, зарисовки берегов для лоции и Щеглов геологическое обследование.

Почему-то, как только геологи выходили в дальний поход на «Эвелине», их начинали преследовать какие-нибудь несчастья. Так было и на сей раз. К маршруту из Поморской губы по проливу на восток они готовились в темное время и залили в бак «Эвелины» вместо горючего машинное масло. «Эвелина» двигалась, пока не иссякло горючее в рабочем баке. Ну а потом мотор остановился, пришлось карабкаться на веслах, а катер малопригоден для передвижения таким способом. Хорошо, что из Поморской губы он вышел только на день раньше

«Персея». Мы нагнали геологов в проливе и подняли на борт.

Еще раз заночевав на якоре, чтобы не рисковать в темноте, мы вышли 20 сентября к восточному устью пролива и начали работы на третьем разрезе Карского моря, от Матшара на северо-восток, до пересечения с 76-й параллелью. Четвертый разрез обратно к Новой Земле мы рассчитывали закончить в заливе Благополучия. Но берег затянуло густым туманом: войти в залив мы не смогли и легли в дрейф. Больше суток туман висел непроницаемой пеленой. Иногда из него показывались небольшие айсберги, вынесенные из заливов Новой Земли.

Не надеясь больше на улучшение видимости, пошли на север, к очень приметному мысу Витней, чтобы по нему определиться и начать пятый разрез к востоку. За мысом Витней в Ледяной гавани более 300 лет назад зимовала экспедиция Виллема Баренца. Там тоже не было никакого памятного знака. 27 сентября туман наконец пронесло, но, к нашему удивлению, ни мыса Витней, ни вообще Новой Земли мы не увидели. Тогда повернули прямо на запад, чтобы подойти к берегу и ориентироваться перед началом работ на разрезе, тем более, что погода стояла пасмурная, а последний раз мы определялись только По Матшару. По счислению, мы должны были находиться в 20 милях от берега. Прошли 20 миль — берега не видно. Что за оказия? Прошли снова 10 миль и еще 10 миль — земли нет!

На наше счастье, ненадолго проглянуло солнце и Иван Николаевич его поймал. Через некоторое время, когда снова показался только его краешек, Замяткин, великий мастер астрономических определений, успел его ухватить, благо горизонт был чистым. Больше солнце не появлялось, но спустя несколько минут, когда были сделаны вычисления, мы получили надежно

обсервованную точку, которая оказалась более чем на 40 миль севернее счислимой.

Как это произошло?

Здесь, в неисследованных водах, и капитан, и Месяцев самым тщательным образом следили за прокладкой. Они учли и наблюдения, сделанные, когда корабль лежал в дрейфе против залива Благополучия. Его сносило к северо-востоку настолько сильным течением, что на поверхности воды возникали небольшие водовороты. Биологи попробовали драгировать на дрейфе тралом Сигсби, но судно несло так быстро, что оборвался 11-миллиметровый стальной трос и трал остался на дне. И ни капитан, ни Месяцев определенно не знали, какое действовало течение: отливное, как считали штурмана, дрейфовое, сточное или постоянное. Во всяком случае, оно было более сильным, чем предполагалось, и только этим можно объяснить снос судна к северо-востоку почти на 45 миль.

Получив действительные координаты «Персея», капитан проложил курс прямо на северную оконечность Новой Земли — на мыс Желания. Вскоре на горизонте открылись очертания невысокого северного берега.

Следующим утром подошли ближе к берегу и увидели обрывистые скалистые мысы. Долго разбирались в очертаниях, нашли наконец мыс Желания и отдали якорь в небольшой бухточке, расположенной за мысом к северо-западу.

Утро было ясное, штилевое, не катилась даже неизменная зыбь и ничто не мешало спокойно высадиться на берег.

Вот мы и у желанного мыса, к которому стремились с 1921 года! Подступы к нему почти всегда обороняют полярные льды, и мало кому удавалось высадиться на него с моря. Сколько экспедиций собиралось это сделать, и на «Малыгине», и на «Персее», и на других кораблях, но все неудачно!

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

Название мысу Желания дал Виллем Баренц, впервые его описавший. Русские называли его мысом Доходы.

В XVIII веке мыс Желания обогнул олонецкий промышленник Савва Лошкин на небольшом суденышке, в XIX веке — норвежский капитан Иогансен и в 1925 году — Р. Самойлович на «Эльдинге». «Персей» был четвертым кораблем, который достиг мыса Желания. Мне не удалось выяснить, высаживались ли здесь наши предшественники.

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

Как только отдали якорь и спустили на воду «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, воспользовавшись штилевой погодой, упаковывал бутылки с пробами морской воды на соленость. Взглянув на берег, я увидел четыре округлых камня, торчащих из воды совсем близко от нашей стоянки. По-видимому, начался отлив и они обнажились. Обеспокоенный таким близким и 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, видел я камни, а сейчас их нет, — растерянно объяснил я.

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

Что же это такое? Ведь только что я отчетливо видел камни, видел совсем близко. Куда же они девались, не мог же так быстро покрыть их прилив? И вдруг один «камень» снова 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 так близко этих огромных обитателей далеких 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, — ответил я.

— У них мотор стал, и «Эвелину» несет в море, — сообщил матрос.

— А как же я попаду на берег?

— Мы уже спускаем вельбот, только скорее выбегайте на палубу, медведь на берегу гоняется за нашими, как бы не задрал кого, скорее идите.

Я был одет по-домашнему, в ночных туфлях. Рассуждать и собираться 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 травили его на воду. Когда я выскочил наверх, он как раз опустился до уровня палубы. Не раздумывая, я вскочил в него, под моей тяжестью он быстро пошел вниз и плюхнулся на воду. За мной скатились по талям три гребца. Только три, а до берега не так 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 быстро бежали люди, кто-то пытался залезть на скалу. За ними бежал Рекс и значительно отставший огромный белый медведь. Он терзал что-то на земле. «Уж не человека ли?» — мелькнула страшная мысль. Это я наблюдал с моря.

То, что случилось на берегу, описано участником «медвежьей охоты» С. В. Обручевым в его книге. Она давно стала библиографической редкостью и мало известна читателям, даже тем, кто интересуется арктической литературой. Поэтому, чтобы у читателя составилось полное представление о событиях, происходивших на мысе Желания при участии медведей и наших сотрудников, я воспользуюсь повествованием С. В. Обручева.

Итак, «Эвелина» высадила первую партию на берег, а сама вернулась к «Персею». Старпом А. Г. Корельский, 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-тъ Съдовъ 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.

У знака Седова на мысе Желания.

У знака Седова на мысе Желания

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 бросились бежать. Обручев с Беркулем во всю прыть пустились за ними. Толстый боцман Морозов сразу же запыхался и отстал. Поспешное отступление замыкал сеттер стармеха Рекс.

Медведя Рекс сначала облаял, но увидев, что люди бегут, бросился за ними.

На краю утеса беглецы похватали сложенные там топоры и лопаты и скатились вниз по склону. Вслед за ними медведь, присев 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, торчавший из воды, Беркуль с необычайной ловкостью на него вскарабкался, а совсем запыхавшийся боцман Морозов залез в узкую щель под скалой.

Поспешное отступление было замечено с «Персея», на помощь устремились Месяцев с Мусиковым, но мотор на «Эвелине» заглох далеко от берега.

Наступавший медведь между тем замешкался, видимо, соображая, за кем бежать или как легче добраться до Беркуля. В это время Корельский 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 он просто отжевал его. Интересно, как 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.

Медведь решил плыть навстречу шлюпке.

Медведь решил плыть навстречу шлюпке.

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 приближался 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 фотоаппаратом, 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 первый трофей, а в магазине винтовки оставалось только 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 терли.

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, в которой имелись и профессора!

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.

Наша команда основательно укрепила крест Седова (его астрономический пункт) и установила знак

«Персея» высотой 36 футов. Теперь мыс Желания стал легко отличим от других мысов северной оконечности Новой Земли.

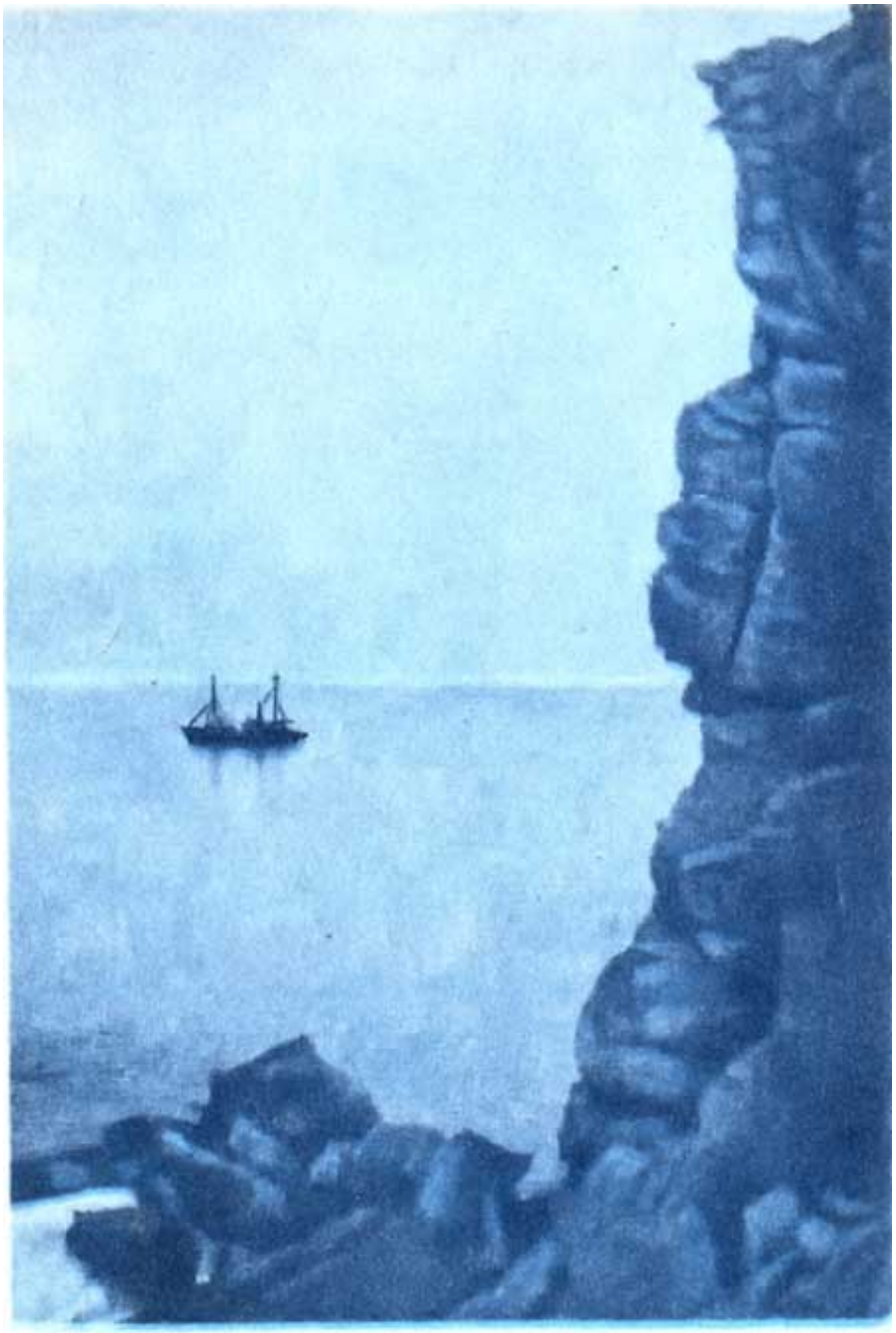
Знак «Персея» на мысе Желания.

Знак «Персея» на мысе Желания.

Берег здесь был прямо-таки завален водорослями, на отмелых пляжах лежало множество плавника: бревна, шпалы, обломки кораблей, медные поплавки от мин, кубасы и прочие плавающие предметы, принесенные с

запада. Попадалось много китовых костей, никогда не встречавшихся южнее.

Перед отъездом я забрался на знак. Стояла тихая погода, и видимость была отличная. Внизу, в заливе Саввы Лршкина, вокруг стоявшего на якоре «Персея» время от времени выныривали моржи — они столь же любопытны, как и тюлени. Спокойное море, свободное от льдов, простиралось во все стороны горизонта. Отсюда рукой подать до Земли Франца-Иосифа, каких-нибудь 250 миль. Двое суток хода по чистой воде, и мы осуществили бы заветную мечту, притом сделали бы интереснейший гидрологический разрез, … если бы уголь не был на исходе.



«Персей» с вершины мыса Желания.

«Персей» с вершины мыса Желания.

Снявшись с якоря 28 сентября, мы сделали короткий пятый разрез в направлении острова Уединения, но до

него не дошли. Потом поднялись к северу, почти до 78° с. ш., и оттуда проделали шестой разрез к мысу Желания.

30 сентября, покинув воды Карского моря, мы вышли в Баренцево и проложили курс на Канин Нос.

За осень мы привыкли к спокойному Карскому морю, но не успели из него выйти, как поднялся свежий ветер от юго-востока, быстро усилившийся до 11-балльного шторма. Этот встречный «мордотык» сразу сбавил ход судна до двух узлов. Разыгралась огромная волна, гребни захлестывали на мостик и даже в трубу, чего раньше еще не случалось.

Угля может не хватить до Архангельска. И капитан решил идти не в Архангельск, а под парусами в Мурманск. Но ставить паруса в такой ветер — дело нелегкое, тем более что опыт у нас невелик. Надо развернуться носом на ветер, поднять паруса и только потом ложиться на новый курс.

Благополучно поставили стаксель, но у кливера вырвало шкотовый угол, с бешеной силой стало трепать его по ветру и разнесло в клочья. С огромным трудом поставили фок и грот и наконец легли левым галсом на курс в Мурманск.

Два дня бесился шторм, достигая иногда 12 баллов. Как всегда в плавании под парусами, мы вместе со Старостиным несли вахту в руле. В такую погоду очень трудно учитывать снос судна, а штурмана заведомо знали, что счисление далеко не точно. Когда ветер стал стихать и мы приблизились к берегу, в довершение неприятностей навалился туман.

Но где мы, как определиться, нельзя же подходить к берегу, не зная своих координат?

И вдруг из тумана выныривает буек, слышатся гудки парохода, приглушенные туманом. Гудим и мы и медленно приближаемся с скрытому в тумане судну. Маленький немецкий тральщик с розовой трубой то

плавно поднимается на огромной пологой зыби, то проваливается так, что только мачты торчат над морем.

Надо спросить у тральщика его координаты. Долго возимся с сигнальными флагами, которые кто-то разложил не по своим ячейкам. С флагами разговор не получался. Мы подошли еще ближе и голосом в рупор долго объясняли человеку на капитанском мостике, что нам нужно. Наконец он понял, скрылся в рубка, но скоро вышел и на двери мелом написал свои координаты. Почему-то в другой руке он держал большую кружку.

— Ишь, стервец, — вдруг неожиданно проворчал А. Д. Старостин, — в кружке-то у него, небось, ром.

Все рассмеялись — у нас давно кончился даже спирт-сырец и нечем было согреться в трудную минуту.

Оказалось, что нас снесло западнее счислимой точки, к берегам Норвегии.

Закончилась четырнадцатая экспедиция.

Впервые за всю арктическую практику в сравнительно высоких широтах и в Карском море мы не встретили ни одной льдинки. В Карском море благоприятствовала безветренная погода, позволившая без затруднений выполнить океанографические наблюдения на шести разрезах и собрать систематичный материал, по объему перекрывший все, что было сделано ранее на этом море.

Гидрологические материалы этой экспедиции я обрабатывал сам, и в результате в трудах Морского научного института была опубликована статья, характеризующая осенний режим Карского моря.

Плавание «Персея» было очень продуктивным в научном отношении, с интересными заходами в новоземельские бухты. Единственно, что портило настроение, так это камбуз, вернее, кок. Готовил он однообразно и скверно. Ежедневно суп с макаронами и штуфат, который назывался у нас «шкафут». Пробовал

он печь и сдобные булочки, но они получались твердыми, как булыжники. Однажды замесил он сдобное тесто, долго с ним возился, то подбавлял сгущенное молоко, то разводил водой, то снова подмешивал муку, а кончил тем, что все вывалил за борт.

Убрав паруса, утром 7 октября мы входили в Екатерининскую гавань. Несмотря на то что значительную часть пути мы шли под парусами, угля у нас оставалось всего на два часа.

Из Александровска большинство сотрудников выехали в Москву, а мы погрузили уголь и вышли в Архангельск, по пути сделав несколько станций в Мотовском заливе, Канинском районе, в устье Двины и выдержав еще два шторма.

Всего за четырнадцатую экспедицию было пройдено 3612 миль и сделано 85 станций.

20 октября мы подходили к Архангельску. С берега донеслись запахи земли, прелых листьев, хвойных лесов. Над Маймаксой и ее бесконечными биржами висел смолистый аромат свежих пиломатериалов, слышался разноязычный говор моряков с иностранных пароходов.

Пресной воды сколько угодно. Экипаж с наслаждением моется в бане и ванной. Все разгладили береговые костюмы и переоделись. В кают-компании вместо клеенки и скрипок сверкает белизной скатерть. И у всех приподнятое настроение, будто собрались на празднество в гости.

Отдали якорь на рейде против Соборной пристани. Все свободные от вахты и большинство семейных съехали на берег. На «Персее» остались несколько человек: капитан, машинист, кочегар да двое-трое научных сотрудников. Вахтенный матрос угнал шлюпку к берегу.

Мы с капитаном и Старостиным сойдем на берег к вечеру, когда придет шлюпка и вернется на вахту кое-

кто из команды. Наша маленькая компания собирается посетить ресторан, съесть что-либо повкуснее «шкафута» и пропустить по стаканчику.

Сидим мы в кают-компании в ожидании шлюпки и сами себе кажемся нарядными, помолодевшими.

На реке тихо, безветренно, берег заманчиво мерцает огнями.

Вдруг ощутили какой-то мягкий сильный удар по кораблю. Сначала подумали, что нанесло сорвавшийся распущенный плот бревен.

Вышли на палубу — ничего не видно. Через несколько минут удар повторился, но более продолжительный, и снова все стихло. Мы поняли, что налетел шквал. Он налетел снова, но теперь уже не затих, в снастях сразу дико завыло и завизжало. По реке пошли волны, сначала короткие, потом запенились гребни. «Персей» стало качать и дергать на якорном канате.

В конце октября в Архангельске темнеет рано, а тут еще водяная пыль неслась над рекой, слепила глаза. Нам показалось, что расположение огней на берегу меняется и они как будто отдаляются. Бросились к брашпилю и сразу почувствовали, что якорь не держит, ползет и нас несет куда-то в кромешную тьму.

Чтобы ослабить натяжение на якорный канат, дали ход машине. Машина завертелась, но так лениво, что не выгребала против ураганного ветра. На рейде кочегар поддерживал небольшое давление пара в котле, только чтобы можно было освещать и отапливать корабль.

Мы бросились на бак отдавать второй якорь. На «Персее» якоря адмиралтейские и подготовить их к отдаче двум-трем человекам было не так-то легко, да еще под ураганным ветром и в полной темноте. Кое-как подняли якорь, но не успели стравить его до воды, как на нас навалилось сорванное с якоря парусное судно. В довершение бед оно еще зацепилось за наши вант-

путенсы лапою своего запасного якоря, принайтовленного на полубаке. На паруснике хотели зацепиться за солидного «Персея», но мы были неумолимы и, обрубив пеньковый трос, крепивший чужой якорь, с трудом освободились от парусного корабля. Его быстро унесло куда-то во тьму.

Огни города уже совсем пропали во мгле штормовой ночи.

Наконец удалось отдать второй якорь, кочегар поднагнал пар, машина заработала почти на средний ход и мы задержались.

Вот в какую историю вместо ресторана мы попали. На рассвете ветер стих и мы увидели, что стоим далеко от города, что к песчаному пляжу на левом берегу Двины, против города, приткнулось несколько парусных кораблей, ночью сорванных с якорей.

Мы подошли ближе к Соборной пристани и снова стали на рейде.

Приключение завершилось для нас вполне благополучно. Высушив свои «парадные» костюмы, мы сошли к вечеру на берег. В ресторан мы попали с запозданием на сутки, но тем вкуснее показался нам сухопутный ужин.

Глава 9
★★★★★★★★★★★★
Океанографические работы в 1929-1931 годах

Начав писать воспоминания «Под звездным флагом „Персея"», я использовал свои дневники, рейсовые донесения капитанов, карты маршрутов и сохранившиеся у меня копии отчетов экспедиций, которыми я руководил.

По каким-то причинам у меня не оказалось достаточно полных сведений о плаваниях «Персея» в 1930 и 1931 годах. К счастью, этот пробел я смог пополнить своими письмами к отцу.

В течение своей жизни много писем мы получаем и посылаем в ответ. Прочтешь письмо, какое-то время, пока не соберешься ответить, оно лежит на твоем столе, а потом при очередной уборке выбросишь его в корзину и забудешь.

И неудивительно, что недавние события, особенно в молодые годы, кажутся малозначимыми. Сохраняешь только письма или очень важные, или полученные от каких-либо известных людей, полагая, что со временем они станут особо интересными.

Так было в молодости и со мной. Сохранил я письма от Ф. Нансена, А. А. Борисова, Н. И. Евгенова, Тыко Вылки, К. А. Паустовского и только несколько писем от отца. А вот мой отец относился к письмам по-иному, быть может, потому что в те далекие годы писали меньше и к письмам относились почтительнее.

Я помню, у отца был старинный черный кожаный чемодан с большими медными замками и всякими

блестящими нашлепками. И пустой чемодан этот был очень тяжелым, а битком набитый письмами он весил пуды. В молодости отец не имел постоянного места жительства и часто кочевал, но тяжеленный чемодан с письмами неизменно перевозил с одной квартиры на другую, из одного города в другой. Среди этих писем сохранились даже два посланные моим дедом из села Рябова, когда отец учился в первых классах духовного училища в Вятке. С годами в чемодане накопилась огромная переписка. Основная часть этих писем, от многих известных русских художников, находится теперь в Третьяковской галерее и использована при составлении монографий о творчестве как самого А. М. Васнецова, так и других его современников.

Выручила меня неожиданная находка. Разбирая еще не переданные и не заинвентаризованные бумаги моего отца, заведующая мемориальным музеем-квартирой А. М. Васнецова, моя жена Е. К. Васнецова, обнаружила пачку непросмотренных писем. Это были письма, которые я посылал родителям из своих странствований по северным морям, в том числе в 1930-1931 годах. По своей привычке отец не выбрасывал их, и ему я обязан сохранением многих сведений, необходимых для моих воспоминаний.

Летом 1929 года в Морском научном институте произошли события большой важности. Плавморнин был реорганизован в Государственный океанографический институт (ГОИН) и из ведомства Наркомпроса передан в систему Гидрометкомитета при СНК СССР.

Эта реорганизация, осуществленная по инициативе И. И. Месяцева, была не просто формальной сменой ведомственных вывесок. Она обеспечивала дальнейшее широкое развертывание исследовательской деятельности института на северных морях.

Мурманская биологическая станция, в начале столетия организованная Петербургским обществом

естествоиспытателей в Екатерининской гавани, после Октябрьской революции находилась в ведении Наркомпроса. Она была передана ГОИНу и стала его Мурманским отделением.

ГОИН получил незамерзающую базу на Мурмане, лаборатории, морской аквариум, склады, жилые помещения, а также экспедиционные корабли «Николай Книпович» и «Александр Ковалевский». «Николай Книпович» — деревянная моторно-парусная шхуна зверобойного типа — незадолго перед тем был построен в Норвегии.

«Александр Ковалевский» — изящнейшая морская яхта водоизмещением около 35 тонн, построенная по чертежам известного кораблестроителя Фан-Дер-Флита, — имел огромную парусность, был снабжен небольшим керосиновым двигателем, но из-за преклонного возраста вскоре лишился права выходить в открытое море. Ремонт его расшатавшегося огромного яхтенного киля представлял большие трудности — сухого дока тогда в Мурманске еще не было.

Синезвездный флаг «Персея» в 1929 году был поднят на стеньгах еще двух исследовательских кораблей, только вместо ПМНИ на нем стояли буквы ГОИН.

С этого времени начинается новый этап деятельности «Персея». В прежние годы экспедиционные плавания совершались только в теплую половину года. С обретением незамерзающей базы институт мог приступить к круглогодичным исследованиям. Это представляло особый интерес, ибо о зимнем сезоне в Баренцевом море имелось лишь ничтожное количество океанографических данных. За 8 лет Морской институт достаточно хорошо изучил его гидрологический режим в теплое полугодие, а также рельеф дна, грунты, гидробиологию. Уже наметились некоторые связи гидрологических характеристик,

рельефа и грунтов с распределением донных промысловых рыб.

В конце двадцатых годов траловый флот Севера в течение многих лет ловил рыбу на одних и тех же банках: Канинской, Киль-динской, Мурманской. В начале тридцатых годов началось усиленное развитие тралового флота. Вступали в строй новые, более крупные траулеры, строившиеся и на отечественных верфях и за границей. На Канинской и Кильдинской банках становилось тесно. Возникла острая необходимость расширить зону действия растущего рыболовного флота, надо было искать новые промысловые районы. Искать не слепо рыская по морю, а на основе океанографических данных и экологических взаимосвязей.

Такими данными располагал Морской институт, к нему и обратились рыбохозяйственные организации Севера.

В результате договоренности И. И. Месяцева с Севгосрыбтрестом институт брал на себя обязательство выполнить научно-промысловые исследования в Баренцевом море, а трест — финансирование значительного объема этих работ и материальное обеспечение кораблей. Институт получил возможность увеличить штат экспедиционных работников, обеспечить их хоть каким-то обмундированием и круглогодично вести исследования на море.

Кроме того, в 1930 году специально для научно-промысловых работ ГОИН получил старенький траулер «Дельфин», на нем была оборудована лаборатория и поднят наш экспедиционный флаг.

В конце июля и начале августа 1929 года «Персей» выходил в море на Мурманскую и Кильдинскую банки, чтобы установить продуктивность донной фауны — объекта питания тресковых рыб. Плавание продолжалось всего 8 дней, но и за этот срок

гидробиологам, применявшим дночерпатель Петерсена, здорово досталось. Погода в летнее время здесь обычно бывает хорошая, но в этот раз сильные ветры не прекращались, нещадно качало — пришлось прекратить работы и возвращаться в Мурманск.

Сразу же началась подготовка к ежегодному летне-осеннему плаванию. Начальником экспедиции был впервые назначен гидробиолог Александр Александрович Шорыгин. Я, как всегда, руководил гидрологическими работами и к тому же был заместителем начальника.

10 августа мы вышли из Мурманска и начали гидрологический разрез к северу по 33-му меридиану. Сменялись вахты, мы делали станции, опускали в воду различные приборы, раздавались звонки к обеду, ужину, чаю. Штурманы сетовали на облачность, не позволявшую поймать солнце. Задувал ветер, то сильнее, то слабее, но никогда не затихал. Бесконечной чередой катились волны, раскачивался и поскрипывал «Персей».

В этом плавании Морской институт выполнил тысячную станцию. Отметили мы это событие продолжительным гудком да обедом с пирогом и чаем со сдобничками.

По мере продвижения к северу ветер усиливался и на 76° с. ш. достиг почти силы шторма. Не хотелось прерывать работы, и мы, несмотря на жестокую качку, не ложились в дрейф, а продолжали идти своим курсом и делать гидрологические станции.

Седьмой год плавал «Персей» — в сильнейшие штормы, в тяжелых льдах, у неисследованных берегов, счастливо обходил кошки и рифы, напороться на которые были все возможности, и всегда ему везло, все сходило благополучно.

А теперь в открытом море неожиданно пришла беда. Никто толком не мог понять, как это случилось. В

кубрике один из матросов не то вылезая из койки и потеряв равновесие, не то еще как-то наткнулся животом на носик большого чайника, привязанного к мачте, проходящей через стол, и пропорол себе брюшину.

К счастью, на 76° 45' с. ш. показалась полоса льда. Чтобы избавиться от качки и врач мог заштопать рану матросу, мы зашли в лед. Судовым врачом был не хирург, а терапевт. Он опасался за здоровье матроса и требовал возвращения в порт. 19 августа в разреженном льду мы достигли 77° 45' с. ш. и отсюда, записав в вахтенном журнале требование врача, повернули в Мурманск.

Очень не хотелось А. А. Шорыгину прерывать экспедицию, которой он впервые руководил, но, ничего не поделаешь, пришлось. Досадно было и мне не закончить так хорошо проложенный разрез. Где-то в глубине души мне казалось, что и я как-то причастен к этому неприятному происшествию. Я уже привык делать гидрологические станции почти в любую погоду, а, может быть, следовало бы лечь в дрейф и тогда бы ничего не случилось.

В настойчивом стремлении протянуть разрез как можно дальше на север крылась еще и заманчивая мечта — хоть на сей раз достигнуть Земли Франца-Иосифа. Полным ходом под парусами спешили мы в Мурманск. 23 августа сдали матроса в больницу и, не простояв суток, снова вышли в море, проложив курс на последнюю станцию, чтобы продолжать разрез. 29 августа, встретив довольно густой лед, среди которого возвышались большие айсберги, уклонились к востоку и медленно направились к Земле Франца-Иосифа. На другой день начался сильный снегопад с метелью, весь окружающий мир скрыла белесая мгла. Плыть во льдах стало невозможно. Мы остановились.

На вынужденной стоянке под 78° 45' с. ш. сделали 26-часовую станцию.

Метель улеглась только 31 августа. Установилась ясная погода с легким морозцем. Снова двинулись в путь, стараясь придерживаться во льдах северо-восточного направления, но уже на следующий день встретили сильно сплоченные льды и были вынуждены следовать вдоль них. Так, пробиваясь во льдах, достигли мы 3 сентября нашей крайней северной точки на 79° 14' с. ш. и 45° 00' в. д. Отсюда хорошо был виден сверкающий ледяной купол Земли Франца-Иосифа и темные мысы отдельных юго-западных и южных островов. Но от земли нас отделяла зона тяжелых льдов. Как манила опять эта суровая величественная земля, как стремились мы высадиться на мысе Флора, как близко, казалось, осуществление мечты — и уже в который раз судьба была против нас.

Время еще не позднее, только 3 сентября. Может быть, подождать, когда улучшатся ледовые условия? Но нет, уже похолодало, столбик ртути в термометре упал до —5°, снежное месиво, образовавшееся на воде после сильных снегопадов, замерзая, спаивало мелкие льдины.

А уголь был уже на исходе. Непредвиденный «пробег» в Мурманск и обратно истощил топливные запасы. Как и прежде, неприкосновенного запаса продовольствия у нас нет и, как всегда, одеты мы очень легкомысленно.

Поискав еще день-другой более свободный путь к северу, мы от дальнейших попыток пробиться к Земле Франца-Иосифа отказались. Ничего другого не оставалось, как возвращаться.

На обратном пути экспедиция выполнила океанографические работы по 41-му меридиану. 15 сентября «Персей» пришел в Архангельск.

Здесь мы с удивлением узнали о распоряжении не ставить судно на зимовку, как обычно, а произвести

необходимый ремонт и готовиться к переходу в Мурманск и к зимним плаваниям. Об институтских преобразованиях я узнал только в Москве.

В конце ноября я приехал в Мурманск. Здесь стояла зима, хотя и не очень холодная. Заиндевел такелаж «Персея», иллюминаторы покрылись морозными узорами, по ватерлинии корабля и шлюпок висели гирлянды ледяных сосулек. Солнце не поднималось над горами и только среди дня окрашивало небо оранжевыми тонами.

Зима, скоро Новый год, мы готовимся уходить в море. Все казалось необычайным и интересным. Впервые поняли мы, как удобно иметь свою базу. Можно было разгрузить «Персей» и не таскать с собою по морям массу имущества, не нужного в данной экспедиции. Впервые получили мы и меховые кожаные куртки, ватные костюмы, валенки, шапки и даже перчатки.

Кстати, о валенках. В новых, необтоптанных, с твердой округлой подошвой, удержаться на ногах в качку совершенно невозможно да и ходить опасно: в этом я убедился на личном опыте.

Я шел по узкому проходу жилой палубы — и вдруг меня ударила по голове переборка. Я не оговорился: новые валенки сохраняли вертикальное положение моего тела, и не я стукнулся о переборку, а она стукнула меня.

Сотрудники ГОИНа должны были приступать к организации научно-промысловых исследований. Наши познания Баренцева моря были уже достаточно обширными. Мы знали, что придонные (тресковые) рыбы не рассеяны по всему морю, а придерживаются определенных районов, где скапливаются в промысловых количествах. Эти скопления обусловлены гидрологическим режимом, глубинами, характером рельефа дна и придонной кормовой фауной.

Таким образом, в основу промысловых исследований следовало положить батиметрическую карту моря. Такая карта у нас имелась, и мы ежегодно ее пополняли новыми данными и корректировали.

Ненастным декабрьским вечером пурга залепила иллюминаторы, ветер завыл в такелаже, навевая тоску, монотонно поскрипывали переборки деревянных надстроек, усугубляя чувство одиночества. Даже на рейде против Мурманска слегка покачивало.

В тот вечер сидел я в своей каюте и раздумывал над картой Баренцева моря. Задача перед нами стояла новая, ответственная, и мы еще толком не знали, как подступиться к ее решению. Зная о важном значении рельефа дна, я всматривался в батиметрическую карту и старался реально его себе представить. Но изобаты, проведенные пунктиром, не давали наглядного представления. Тогда я решил выделить зону оптимальных промысловых глубин, заштриховав ее цветным карандашом. Понравилось, и я раскрасил всю карту. Получилось совсем хорошо: наглядно выделялись отмели, впадины, желоба, сразу стал понятен рельеф дна.

Я попробовал назвать элементы рельефа, не придавая этому серьезного значения. На моей карте появились Мурманская впадина, Норвежский желоб и даже его «ноздря», Медвежинская, Гусиная банки и множество других наименований.

На другой день я показал карту сотрудникам, которые должны были принять участие в научно-промысловых исследованиях. Всем понравилось. Появилась возможность в рассуждениях, при обмене мнениями и в экспедиционных отчетах опираться на географические названия, что представляло большое удобство.

Так, в тот ненастный декабрьский вечер родились географические названия элементов рельефа дна Баренцева моря, они постепенно укоренились и получили всеобщее признание и в ГОИНе и у моряков тралового флота.

В полярную ночь 22 декабря 1929 года начался новый этап деятельности института: «Персей» вышел в первое зимнее плавание, свою двадцать вторую экспедицию.

Поскольку экспедиция впервые преследовала специальные научно-промысловые цели, я позволю себе вкратце изложить ее задачи. Нам поручалось обследовать юго-восточную часть Норвежского желоба, северный склон Нордкапской и южный склон Медвежинской возвышенностей по 100-200-метровой зоне глубин и, кроме того, выполнить стандартный гидрологический разрез Нордкап — остров Медвежий, по которому для теплой части года накопился уже большой материал. Первые данные для зимнего сезона мне как гидрологу были особенно интересны.

В Норвежском желобе производились опытные траления на глубинах от 98 до 340 метров. Дальше, делая по пути гидрологические станции, «Персей» вышел на северный склон Нордкапской возвышенности, где были произведены многочисленные опытные траления на глубинах от 260 до 350 метров. Закончив здесь работы, корабль направился гидрологическим разрезом к острову Медвежьему. На южном склоне Медвежинской возвышенности было выполнено 20 океанографических станций, сделаны 25 тралений на глубинах от 98 до 325 метров и одна 25-часовая станция для выяснения суточной вертикальной миграции планктонных организмов в условиях полярной ночи.

С Медвежинской возвышенности мы перешли к устью Мотовского залива, где также провели научно-промысловые исследования.

Это плавание «Персея» совпало с гидрологическим летом. Во время летне-осенних экспедиций мы привыкли наблюдать резкую вертикальную температурную стратификацию водных масс, сейчас же она отсутствовала в районе Норвежского желоба, Нордкапской возвышенности и южной части разреза Нордкап — Медвежий — во всем слое от поверхности до дна температура изменялась в пределах от 5,5 до 6,3°.

Однако севернее, при подходе с юга к Медвежинской возвышенности, появилась вертикальная и, что очень важно, резкая горизонтальная стратификация, особенно в зоне 200-метровых глубин, здесь температура поверхностной воды на расстоянии одной мили упала от 4 до —1°. На это явление — образование «местного полярного фронта», характерное не только для Медвежинской возвышенности, но и для всех мелководий Баренцева моря, — я обращаю особое внимание. Его открытие сыграло очень большую роль в разработке сотрудниками института океанографически обоснованной гипотезы и методики поисков и изучения новых районов скопления тресковых рыб.

Разработка методики стала возможной только благодаря тому, что с возникновением Морского научного института исследования моря (под руководством И. И. Месяцева, Я. А. Зенкевича, А. И. Россолимо) велись комплексно.

В тот далекий период мы знали, что в Баренцевом море процесс охлаждения водных масс на мелководье происходит гораздо интенсивнее, чем в глубоководных зонах. С поверхности зимнее охлаждение распространяется в глубину за счет возникновения вертикальных конвекционных токов. Конвекционное охлаждение быстро достигает дна, запас тепла в толще воды иссякает и вся она охлаждается до температуры ниже —1°. В глубинных зонах запас тепла очень велик и за зиму водная толща не успевает охладиться до дна.

В результате над мелководьем образуется мощная шапка холодной воды, которая прогревается только к концу лета. Таким образом, над склонами отмели образуется очень резкий температурный скачок — возникает местный полярный фронт. Обычно он наблюдается в верхних горизонтах, приблизительно в зоне прохождения 200-метровой изобаты, а придонные температуры составляют здесь 2-3°, т. е. оптимальны для распространения трески в Баренцевом море в зимний период.

Этот резкий температурный скачок в верхних горизонтах зоны полярных фронтов является причиной массовой гибели планктонных организмов, которые падают на дно и служат пищей для беспозвоночных обитателей дна, в изобилии заселяющих полосу 200-метровых глубин по склонам возвышенностей. Питающиеся ими тресковые породы рыб находят здесь обширные кормовые пастбища.

Наука о море с тех пор шагнула далеко вперед, и наша старая гипотеза, быть может, кажется теперь слишком примитивной. Все может быть! Я уже давно не рыскал по Баренцеву морю в поисках косяков трески и не знаю новейших методов разведки. Но в те годы эта гипотеза постепенно развилась в теорию и впервые доказала существование определенной взаимосвязи между рельефом дна, гидрологическими характеристиками и жизнью планктонных организмов, развитием донной фауны и промысловыми скоплениями тресковых рыб.

Пусть примитивна эта первая теория, но она помогла ГОИНу правильно организовать научно-промысловые исследования, найти совершенно новые, богатейшие районы промысла, во много раз увеличить сырьевую базу тралового флота, обосновать увеличение количества тральщиков и добыть стране многие сотни тысяч тонн рыбы.

Теория не была опровергнута практикой, а правильность воззрений, сложившихся в двадцатые годы в институте, подтвердилась научно-промысловой экспедицией 1929 года и многими последующими.

Поскольку все изложенное имеет непосредственное отношение к истории исследовательской деятельности «Персея» на северных морях и развитию его поисковой работы, я позволю себе в самом сжатом виде рассказать о результатах плавания, приведя некоторые абзацы непосредственно из документа — своего отчета за 22 экспедицию.

«В зоне Норвежского желоба рыбы не было найдено, лишь незначительное количество окуня. Придонные температуры склонов Норвежского желоба очень высоки, достигают 5,9°, и вся масса вод здесь почти изотермична, разница между поверхностью и дном всего 0,2-0,3°.

На горизонтах 100-300 м вклинивается струя, прижимающаяся к самому Норвежскому берегу, температура воды которой достигает 6,3°.

На Нордкапской возвышенности промысловых скоплений рыбы также не было обнаружено. Температура придонной воды здесь немного ниже, чем в Норвежском желобе, и равна 4,5-5,0°. Водная толща выше 200 м совершенно изотермична и температура всей массы вод около 5,5°.

На южном склоне Медвежинской возвышенности была найдена треска в большом количестве. По всему склону она строго держалась в поясе глубин 170-205 м. На глубинах более 205 м попадались единичные экземпляры очень крупной трески. На глубинах менее 170 м встречалась мелкая треска сеголетка».

Я уже отмечал, что на склоне Медвежинской банки наблюдалась вертикальная температурная стратификация, а в поясе 200-метровых глубин — резкая

горизонтальная стратификация, или местный полярный фронт.

«По склону возвышенности в поясе глубин 140-250 м придонные воды имели температуру 2-2,5°. Именно в зоне 200-метровых глубин и таких температур на Медвежинской возвышенности впервые и была найдена треска.

На глубинах более 200 м температура придонного слоя несколько повышалась, а на глубинах менее 140 м шло резкое, похолодание до —1,6°».

В экспедиционном отчете подчеркнуто, что треска в максимальном количестве ловилась там, где в поверхностных горизонтах моря был резко выражен горизонтальный температурный скачок. По нему можно было с уверенностью определить положение пояса глубин 180-200 метров и максимальные скопления трески. По склону возвышенности на восток температурный скачок несколько стушевывался, одновременно беднели и уловы рыбы. Установив эту зависимость, мы на южном склоне Медвежинской возвышенности непрерывно мерили поверхностную температуру и с неизменным успехом ловили рыбу.

Отвлекся я рассказом о принципах разведки рыбы, основанных на океанографических наблюдениях. Это было необходимо сделать, ибо «Персей» выполнял поисковые работы в течение ряда последующих лет.

Итак, 22 декабря 1929 года «Персей» вышел из Мурманска в свою двадцать вторую экспедицию. Первое зимнее плавание протекало удивительно легко: ни одного шторма, ни сильных морозов, ни туманов. Глубокое темное небо, яркое сияние звезд, таинственные изменчивые лучи северного сияния. Где же зимние штормы, особенно страшные у Нордкапа, о которых мы так много слышали от бывалых моряков? Тихо, тепло, только зыбь с Атлантики плавно покачивает «Персей» и огни его отражаются в черной воде.

Море будто хотело показать нам, что зимою оно не такое уж страшное. Но оно только завлекало нас, новичков в зимних плаваниях. В следующем рейсе мы сполна почувствовали, что такое зимняя непогода.

В декабре 1929 года нормальным чередом шла жизнь на корабле. Сменялись вахты, на станциях опускали в море батометры и планктонные сети. Оттертрал на палубу, освещенную люстрами, поднимал кучу всякой придонной, остро пахнущей живности. Особенно сильно, даже едко, и неприятно пахли губки, которые трал приносил иногда в огромном количестве. Их спешили сбросить за борт и вымыть палубу, но долго потом еще держался в воздухе противный едкий их запах.

В первые дни плавания рыбы попадалось мало, правда, для камбуза иногда хватало, и кок кормил нас тогда чудесной ухой из окуней и жарким из трески. Только что выловленная морская рыба необычайно нежна и по вкусу не имеет ничего общего с той, которую приходится покупать в магазине.

Дня за два до Нового года, когда мы находились вблизи города Вардё, произошло событие, сильно нас встревожившее.

По окончании работ на очередной станции все сотрудники улеглись спать. Никто сразу не заметил, что в жилой палубе попахивает дымом. Люди проснулись, когда в горле стало першить. Откуда проникает дым, сразу понять было невозможно, несмотря на тщательные поиски. Вдруг в каюте, примыкавшей к трюму, загруженному углем, появилось пламя.

Пробили пожарную тревогу, раскатали шланг. Оказалось, что его не хватает до угла каюты, где горит переборка. Усилившееся пламя сбили огнетушителем. Единственное, от чего мог возникнуть пожар в трюме, доверху забитом углем, — это замыкание поврежденных проводов. Пришлось выключить свет. Освещая тьму

только карманными фонариками, надставили шланг; когда по нему зашипела вода, на душе стало легче. Замыкание проводов произошло, к счастью, сразу же у стенки трюма, и пожар не успел распространиться дальше.

Наступила новогодняя ночь.

Впервые я встречал Новый год на корабле, да еще на севере Атлантического океана, вблизи знаменитого Нордкапа. Навсегда запомнилась мне эта встреча нового, 1930, года. Кок настряпал всякие вкусные яства: пироги, сдобники. Из клюквенного экстракта, сахара и спирта гидрохимики изготовили прекрасную наливку. В кают-компании покрыли стол белой скатертью. Все принарядились.

В 0 часов в Нордкапской струе Северо-Атлантического течения остановили машину и легли в дрейф. Корабль покачивался на большой зыби, в ярком свете палубных люстр был виден глубоко синий ее цвет и бездонная прозрачность моря.

Было тепло и безветренно.

Протяжно заревел гудок «Персея», зажгли разноцветные фальшфейеры, стали пускать ракеты. Закончив этот огненный и трескучий ритуал, расселись за стол, говорили приветствия, высказывали пожелания найти рыбу в новых, еще не известных районах.

Бутылки держали зажав коленями, ни рюмки, ни стаканы нельзя было ставить на стол, покачивало. Но это не портило настроения, наоборот, подчеркивало необычность обстановки. Вскоре в кают-компании стало шумно и жарко. Все вышли на среднюю палубу танцевать при свете люстр. Ничего, что танцующие при крене судна скатывались то к одному борту, то к другому. Это только смешило и прибавляло веселья.

Выполнив программу, экспедиция на «Персее» вернулась в Александровск 11 января 1930 года. Было сделано 42 станции, 38 тралений.

Получив незамерзающую базу вблизи района исследований, мы старались как можно лучше использовать эту возможность и собрать материал по зимним месяцам. Поэтому 27 января «Персей» снова был готов к выходу в море.

На севере уже наступила полноправная зима. В своем лаконичном дневнике читаю о двадцать третьей экспедиции.

> «Мурманск 27/I 1930 г. Выход в море назначен на 4 часа. Густой туман, поднявшийся с поверхности залива вследствие усиления мороза, не дал возможности перейти из Мурманска в Александровск.
>
> Решил пригласить лоцмана, но и он отказался вести судно... Туман лежит между горами, окружающими Кольский залив. В низкой части города ходят чуть ли не ощупью. Автомобили с включенными фарами едва ползут. А если подняться в высокую часть Мурманска, то становятся видны вершины гор. Нижняя часть города и Кольский залив кажутся заваленными пушистым снегом, и из этих клубящихся сугробов совсем неправдоподобно торчат стеньги четырехмачтового парусника «Альбатрос».
>
> 28/I. Туман не рассеивается. Все же в 8 ч. 45 м. отдали швартовы и самым малым ходом пошли в Александровен. Чуть не наскочили на стоявший на якоре тральщик. Через час туман стал немного редеть. Потом прояснело. В 19 ч. 10 м. отдали швартовы в Александровске. Мороз —15°.
>
> Утром 29/I сильнейшая пурга заносит судно сугробами снега. К вечеру ветер усилился до 8

баллов, корабль черпает бортами. Волны стали хлестать через носовую рубку, угрожая смыть груз со спардека. В 21 час стали носом на волну, чтобы дополнительно закрепить все находящееся на палубе. Носовая часть судна и правый бортовой проход покрылись толстым слоем льда. Мороз только —4°.

К вечеру 30/I ветер немного стих, пошли по курсу. Вахтенные скалывают лед с палубы и бортов. К вечеру похолодало до —6,5°. На следующий день температура понизилась до —12°. Вся носовая часть судна и борта снова обледенели. Палуба покрыта толстым слоем льда со снегом. Дверь бортового трапа из жилой палубы совсем замерзла, не открывается. Почти весь день пурга. Поднятый трал через несколько минут смерзается в ком и примерзает к палубе. С тралом трудно работать при подъеме, очень скользко, ноги не находят опоры. Блок-счетчики замерзают, их приходится подогревать паяльной лампой.

1 /VII[{5}]. Утром почти полный штиль. Мороз —8,5°. Работать легче.

На следующий день ветер уже 6 баллов. Температура воздуха 0°. Все время зарядами идет снег. Обсервация невозможна уже 4 дня.

3/II. На Центральной возвышенности (название дано Н. Н. Зубовым) под 76° с. ш. встретили лед. Ветер 8 баллов, волнение 6, температура воздуха —14°, пурга, судно сильно обмерзает, работать невозможно. Пошли к югу.

5/II. Около 14 ч. удалось взять высоту луны, выяснилось, что мы находимся на 10 миль восточнее счислимой точки.

В 16 ч. встретили шугу и вновь образующийся довольно крупный лед. Льдины

почти метр толщиной, в поперечнике несколько сажен, имели округлую, блюдцеобразную форму. Поверхность моря между крупными льдинами заполнена блинчатым льдом. Начинается смерзание, вся поверхность воды, где нет блинчатого льда, покрыта салом. Попадаются отдельные льдины типа крупнобитого. При среднем ходе ощущаются толчки, сотрясающие судно и сбивающие его, с курса. Общая оценка сплоченности крупных и толстых льдин — 5 баллов, местами полосы до 6. Температура поверхности моря —1,9°.

Вечером покинули район Центральной возвышенности и вышли из льдов к югу».

Таким образом, 5 февраля 1930 года мы впервые увидели процесс образования местного баренцевоморского льда, он протекал прямо у нас на глазах.

Льдообразование начиналось именно над возвышенностями, где холодные водные массы быстро достигали дна и иссякал запас тепла, накопленного за лето.

«6/II. Ветер 9 баллов, временами до 10. Гребни волн перекатываются через фальшборт, работать с тралом невозможно. Уходим от шторма.

7/II. Попробовали пустить трал. Ваер так сильно дергало, что гнулись траловые дуги и останавливалась лебедка. Трал находился уже в полводы, когда на сильном рывке ваер лопнул, трал потеряли.

Пришло время перегружать запасный уголь. Через палубу сделать это невозможно. Выломали верхние доски переборки между верхним

трюмом и поперечным угольным бункером. Механик сообщил, что потекли дымогарные трубки котла. Стали подпитывать его забортной водой, чтобы на торцах решетки выступила соль и хотя бы частично уменьшилась течь.

8/II. Перешли на Мурманскую возвышенность. В пути все же удалось перегрузить уголь из нижнего трюма в бункер. В 15 часов спустили трал, но через несколько минут с северо-востока внезапно налетел ветер, сразу же завыл в снастях и развел крутую волну в 5 баллов. Трал тащили всего 30 минут, к моменту, когда решили его поднять, ветер усилился до 8 баллов, а вскоре до 9. Все же трал подняли благополучно. Волнение достигло 7 баллов. Решили лечь в дрейф носом на волну.

9/II. Ветер 7, 8, к ночи 9 баллов.

10/II. Ветер утром 10 баллов. Изменив курс, снова стали носом на волну. К полудню ветер 11 баллов, порывы до 12. Волна увеличилась до 8-9 баллов. Судно заливает водой. Носовая рубка и бак обросли толстым слоем льда. Метеорологическая будка превратилась в сплошную ледяную глыбу. Дверь с трапа из жилого трюма на палубу замерзла, никакими усилиями не открыть. Гребни волн залетают на мостик и с силою бьют в стекла рулевой рубки. Их заколотили досками, оставили одно окно. Сходить к обеду в кают-компанию — опасное предприятие. Судно совершенно не имеет хода, лаг повис, как лот, и его выбрали на палубу. Место судна определить невозможно, небо облачно, звезд не видно. От счислимой точки нас снесло далеко. Удары волн в борта и стенки рубок настолько сильны, что сотрясают судно. В моей каюте, расположенной в носовой части

надстройки, не то что спать, и лежать невозможно — выбрасывает из койки. Пришлось переселиться вниз в жилую палубу на свободную койку в каюте Казимира.

В. А. Ватагин. В губе Крестовой на Новой Земле. 1921 г.

11/II. Ветер немного стих, с трудом удалось сделать одну станцию.

12/II. Получили метеорологические указания судам об ослаблении ветра до 5-4 баллов. Я рискнул снова пойти на северный склон Мурманской банки, с уверенностью рассчитывая найти там рыбу. В 2 ч. 30 м. пустили трал и действительно обнаружили рыбу. Ветер стал быстро усиливаться... Надежды на скорое улучшение погоды нет... Остался небольшой запас угля и воды — штормовая погода вызвала значительный их перерасход. Если ветер сохранит скорость и направление, есть опасение не дотянуть до Александровска. К полудню ветер усилился до 9 баллов и больше, волнение

до 7 баллов. К вечеру ветер стих до 7 баллов, к ночи до 5. Предполагаем пустить трал на Кильдинской банке. Механик сообщил, что прорвало цилиндр циркуляционной помпы. Отверстие забили деревянной пробкой и зацементировали.

Неустойчивая погода, серьезные неполадки в машине и нехватка топлива заставили нас, не задерживаясь, направиться в Александровск.

13/II утром вошли в Кольский залив, к полудню пришли в Александровск и отдали якорь на рейде. Уголь кончался, в 16 ч. снялись с якоря и пошли в Мурманск.

14/II. Жесточайший шторм со снегом в течение всего дня. Ветер валит с ног. Мороз.

Если бы вчера задержались на Кильдинской банке, то потом не могли бы войти в Кольский залив. Пришлось бы штормовать в море без угля».

Всего за это зимнее плавание было сделано 36 станций, столько же тралений, пройдено 1040 миль. Не было ни одного дня, когда бы ветер не достигал силы 6 баллов.

Двадцать третья экспедиция «Персея» с 31 января по 6 февраля обследовала среднюю часть Баренцева моря, Центральную возвышенность, Центральную впадину, вернее, ее западный склон (на северном и южном был встречен лед, препятствовавший тралению). На обратном пути были сделаны станции на Мурманской возвышенности.

В районе Центральной впадины и Центральной возвышенности рыба отсутствовала. Она была обнаружена только на северо-восточном склоне Мурманской возвышенности, но провести детальное

обследование ее распределения помешала штормовая погода.

В моем отчете лаконично сказано: «Погода в рейсе не благоприятствовала работам. Возможность астрономической обсервации представлялась очень редко». А сколько тяжелого труда и опасностей кроется за этими словами!

После изнурительного февральского плавания механизмы «Персея», его главная машина и особенней котел потребовали серьезного ремонта. Надо было сменить дымогарные трубки.

С ремонтом возникли такие трудности, которые порою казались непреодолимыми. Только благодаря старшему механику Алексею Ивановичу Мусикову, его энергии, мы преодолели все препятствия.

Пришлось создавать ремонтную бригаду, работавшую во внеурочное время. Дымогарных трубок в Мурманске не оказалось, и я был вынужден поехать за ними в Ленинград и раздобывать с помощью военных моряков. Пожалуй, еще труднее было их отправить в Мурманск багажом пассажирской скорости.

Наконец в середине марта ремонт стал приближаться к концу.

Отремонтированный котел принимали под гидравлическим давлением мастер бригады котельщиков, Мусиков и я. Мы пролезли из кочегарки через топки в огневую коробку котла. Когда специальным насосом поднимали давление, мы отмечали мелом места, где трубки слезились. Их снова завальцовывали, чтобы устранить подтекание.

Во время этого ответственного занятия скрипнула дверца топки и гулко раздался голос вахтенного:

— Товарищ начальник, вас тут спрашивают.

— А кто?

— Говорят, ученые, приехали из Ленинграда!

Не мог я прервать свое наблюдение, да и ползти на животе через длинную и тесную топку наружу, а потом опять проделывать обратный путь было довольно сложно.

— Вылезу, как только закончу приемку, — ответил я, — а пока проводите их в мою каюту, пусть подождут.

Потом выяснилось следующее. Действительно приехали два университетских научных работника, один пожилой, другой совсем молодой. Не помню, по какому делу я им понадобился. С трудом разыскав среди многих судов, стоявших у причалов, «Персей», они сказали вахтенному, что хотели бы повидать начальника экспедиции. Матрос, угадав в приезжих людей чисто сухопутных, решил над ними пошутить. Он самым любезным образом предложил провести их ко мне.

Металлические решетки в два яруса, по которым ходят вокруг машины, блестящие вертикальные трапы с отполированными медными поручнями в непривычном человеке вызывают чувство страха и неуверенности. С опаской ступили приезжие на решетчатые переходы и, подбадриваемые вахтенным, который все повторял: «Да вы не бойтесь, тут все железное, крепкое», осторожно спустились в кочегарку. Здесь, эффектно откинув дверцу топки, вахтенный предложил: «Пожалуйте, начальник в котле». Приезжие, еще не совсем уверенные в том, что над ними шутят, растерялись. Матрос сообщил мне о них, а затем пригласил их в мою каюту: «Начальник просит вас пройти наверх и обождать, он заканчивает приемку котла и вылезти сейчас не может».

Все еще сомневающихся гостей вахтенный провел в мою каюту.

Вскоре появился и я, весь испачканный сажей. Извинился, взял полотенце и ушел в ванную. Вернулся я уже вымытым, переодетым и только теперь поздоровался.

— Я хотел бы переговорить с начальником экспедиции Океанографического института, — обратился ко мне старший.

— Я к вашим услугам.

Посетитель смотрел на меня как-то недоуменно.

— Простите, а как ваша фамилия? — спросил он.

Я ответил.

— Вот мне и говорили, что надо переговорить с Васнецовым.

Через некоторое время, прервав деловой разговор, мой пожилой собеседник сказал:

— Я слышал, что моряки любят подшутить над сухопутными, и, признаться, все время думал, что нас разыгрывают. Сначала матрос предложил лезть к вам в топку котла, потом появились вы, весь в саже, как кочегар. А умывшись, предстали совсем молодым человеком (тогда мне было всего 29 лет, но выглядел я моложе). Мне представлялось, что начальником экспедиции ГОИНа должен быть солидный пожилой человек с бородой (сам-то он был пожилым, но без бороды). Оказывается, все происходит всерьез и никто не думает над нами подшучивать, — заключил мой собеседник.

«Персей» 22 марта вышел в очередную, двадцать четвертую, экспедицию. Однако начать работы в Норвежском желобе и на Рыбачьей возвышенности удалось лишь в полдень 27 марта. 28 марта обследовали северный склон Нордкапской возвышенности, а 29-го вынуждены были лечь в дрейф.

Работать с тралом было невозможно, и мы пошли гидрологическим разрезом от Нордкапа на остров Медвежий, после чего намеревались поискать скопления рыбы на Медвежинской возвышенности. Однако снова пришлось штормовать носом на волну. Чтобы не терять времени зря, мы воспользовались попутным ветром и сделали ледовую разведку на север от острова

Медвежьего. Нё встретив льдов до 75° 10′ с. ш., в которые рассчитывали зайти и переждать непогоду, мы вынуждены были повернуть к острову и укрыться под его берегом.

С 2 по 7 апреля погода позволила с грехом пополам выполнить обследование склонов возвышенности, причем на западном были найдены промысловые скопления рыбы.

7 апреля жестокий шторм загнал нас в южную бухту острова Медвежьего. На другой день ветер немного стих, и мы начали работы на южном склоне Медвежинской возвышенности, но не успели сделать одну станцию, как снова начался шторм, продолжавшийся до 10 апреля.

Запасы угля быстро иссякли, и мы, проделав гидрологический разрез от острова Медвежьего на Варде, повернули домой. Прибыли в Мурманск 14 апреля. За рейс было пройдено 1200 миль и выполнено 43 станции. В этом плавании мы открыли и рекогносцировочно обследовали совершенно новые промысловые районы к северу и западу от острова Медвежьего.

Штормы трепали нас в этом весеннем плавании ничуть не меньше, чем в феврале. Морозы достигали — 14°, судно и в апреле обмерзало льдом.

На «Персее» особое внимание уделяли точности определения координат станций, и корабль для этой цели был оснащен по тем временам очень хорошо. Штурманский состав пользовался малейшей возможностью для обсерваций. Капитаны «Персея», и П. И. Бурков, и И. Н. Замяткин, в мореходной астрономии были непревзойденными специалистами. Высокие требования предъявлялись и к штурманам. Для молодых людей на «Персее» имелись все условия хорошо натренироваться в астрономических определениях, поэтому учащиеся мореходных училищ и стремились

проходить на нем практику. Если у штурманов не было «вкуса» к астрономии, то они не задерживались на корабле.

Очень большое внимание всегда уделялось и частым промерам глубин, особенно в малоисследованных районах.

Счислимые координаты станций и точек промеров всегда корректировались методом обратной прокладки. К 1930 году в институте накопился большой материал по промерам Баренцева и Карского морей. Этими данными, основанными на надежном определении координат точек, можно было уточнять промеры, нанесенные на карты.

Пришло время использовать весь обширный материал по промерам глубин.

Созданный в институте специальный картографический отдел, руководимый Н. Н. Зубовым, совместно с Гидрографическим управлением ВМФ к концу 1930 года выпустил в свет карту Баренцева и Карского морей. На основе большого и разносезонного гидрологического материала, обработанного динамическим методом Николаем Николаевичем Зубовым, была представлена уточненная система постоянных течений Баренцева моря[6]. Достаточно хорошо были уже изучены грунты и донная фауна беспозвоночных — пища тресковых рыб. Теперь можно было установить связи между условиями среды и подходом тресковых стад. В 1931 году уже представилась возможность дать теоретические обоснования для правильной организации поисков новых промысловых районов и дальнейшего их изучения. Эти обоснования в деятельности ГОИНа и северного тралового флота в те времена сыграли очень большую роль, которая теперь уже совсем забыта. Кроме того, эта теория дает наглядное представление об использовании океанографических знаний в рыбном

промысле, о непосредственной связи океанографии с практикой. Основы этой теории были заложены более 40 лет тому назад, о чем теперь тоже совершенно забыли.

Наши взгляды сводились тогда к следующему. Тресковые рыбы — не постоянные обитатели Баренцева моря, они приходят из Атлантического океана отдельными стадами. Различные стада формируют рыбы, отличающиеся определенными расовыми разновидностями. В Баренцевом море различные стада расходятся по «излюбленным» районам, в различные сезоны по разным, кормятся там и постепенно уже не косяками, а рассеянно откочевывают на запад, в Атлантику.

На пути в Баренцево море косяки рыбы придерживаются потоков вод атлантического происхождения, т. е. более теплых, более соленых. Основная Нордкапская струя этих вод, вступая в пределы Баренцева моря, тесно прижимается к норвежскому континентальному склону, здесь она наиболее теплая. Дальше к востоку под влиянием рельефа дна, особенностей гидрологических процессов на мелководье и встречных холодных вод арктического происхождения поток атлантических вод распадается на отдельные струи. Они меняют свое направление на северное, а в более высоких широтах и на западное, завершая этим циркуляцию в Баренцевом море и снова уходя за его пределы.

Потоки атлантических вод, обладающих большей плотностью, прижимаются к правому склону подводных возвышенностей. Особенно четко это выражено в зоне двухсотметровых глубин.

О роли местных «полярных фронтов», об особенностях гидрологических процессов на возвышенностях и склонах, о струях вод атлантического происхождения я уже рассказывал ранее.

Для того чтобы установить пути миграции тресковых рыб, скапливающихся на различных промысловых банках, у нас были специальные нержавеющие метки. На средней палубе «Персея» установили деревянный бассейн с проточной водой, куда выпускали неповрежденных и непомятых, вполне «бодрых» рыб из только что поднятого трала. Опустив в холодную воду бассейна руки по локоть, мы специальными клещами укрепляли метки на жаберных крышках рыб. Это приходилось делать и в мороз, и в пургу. Из удачного трала метили десятки, а иногда и сотни экземпляров, руки коченели, опухали, от холодных щипцов появлялись болезненные синяки. Метка рыбы в зимнее время — самый тяжелый труд.

И сколько же сотен здоровенных рыбин прошли через мои окоченевшие руки и снова вернулись в морские глубины!

В те годы я работал начальником экспедиционно-плановой группы ГОИНа. Кроме руководства экспедициями на различных кораблях института, члены этой группы разрабатывали программы и планы экспедиций, в том числе и научно-промысловых, проводя в жизнь изложенные выше теоретические предпосылки. И небезуспешно, как это можно видеть по результатам деятельности института на северных морях.

Неуклонно увеличивавшийся траловый флот требовал и расширения ареала своей деятельности.

Искать косяки промысловых рыб, детально обследовать вновь открытые районы стало непосильным для «Персея» и переданного институту траулера «Дельфин», а после его гибели для «Двины». По настоянию ГОИНа траловый флот выделил специальные «поисковые» траулеры, освобожденные от выполнения промыслового плана. Иногда на этих судах плавал сотрудник института, но если такового не было, то они снабжались элементарными приборами и обязательно

гидрологическими термометрами. Для руководства деятельностью поисковых траулеров да и для общей научной консультации при оперативном управлении Севгосрыбтреста с конца 1930 года стали посменно дежурить кто-либо из начальников экспедиций ГОИНа. Кроме того, в начале 1931 года поисковые траулеры могли пользоваться пособиями по организации разведки рыбы и обследованию районов ее нахождения. Принцип организации разведки поисковыми траулерами вполне себя оправдал.

В 1930-1931 годах «Персей» интенсивно выполнял научно-промысловые исследования. Так, за 1930 год он совершил 9 плаваний, примерно столько же в 1931 году, причем значительная их часть приходилась на зимнее полугодие — период, наименее изученный и наиболее важный для развития промысла. За эти два года были найдены в Баренцевом море новые промысловые районы: Шпицбергенская и Мурманская банки, Центральная возвышенность, склоны Новоземельского мелководья, богатейшая Гусиная банка и другие.

Быть может, читателю небезынтересен будет рассказ об открытии Гусиной банки, в течение ряда лет дававшей богатейшие уловы крупной трески.

«Персей» вышел в тридцатую экспедицию 23 ноября 1930 года. Было сделано несколько станций на Кильдинской банке, чтобы выяснить, не начала ли подходить рыба к прибрежным склонам.

По положению, глубинам, рельефу дна и гидрологическим данным больше всего привлекала меня Гусиная банка. Название это я дал ей потому, что она расположена вблизи Гусиного полуострова на Новой Земле. Кроме научно обоснованных предположений, меня влекла туда какая-то интуиция, подсознательное чувство охотника.

По пути мы частично обследовали Мурманскую банку и северо-западный отрог Канинской. Рыбы встречалось немного, да и то вне связи с определенными глубинами и температурами. Эти показатели являлись явным признаком непромысловости стаи.

Наконец 29 ноября мы вышли на западный склон Гусиной банки и сразу наткнулись на большое количество крупной трески, о чем сообщили в Мурманское отделение ГОИНа и Севгосрыбтрест.

За границей хорошо знали «Персей» и задачи, которые он выполнял. Поэтому для сообщения сведений в Севгосрыбтрест все море было разбито на условные квадраты. Карты квадратов с их нумерацией имелись только у капитанов «Персея», «Дельфина», поисковых траулеров и в оперативном управлении Севгосрыбтреста. И. Н. Замяткин разработал сложный шифр нумерации квадратов с перестановками цифр, куда входила и дата, причем в четные и нечетные дни требовалось добавить или вычесть какую-то условную цифру. Конечно, это имело определенный смысл, но все равно иностранные тральщики следили за маршрутом «Персея» по работе его радиостанции.

Однажды на Канинской банке за нами увязался какой-то иностранец. Его надстройки и труба с черной верхушкой были окрашены в нелепый розовый цвет. Этот, как мы его назвали, «розовый» вслед за нами повторял наши станции. Не успели мы достаточно точно установить зону распространения рыбы на Гусиной банке, как появился «розовый».

Как быть? Сложный шифр не поможет. Ведь повторяя наши станции, он тоже наткнется на «нашу» рыбу. В полном смысле нашу, потому что до нас никто и не пытался тралить в этих местах.

Мы нашли выход, разработав операцию под кодовым названием «заводить слепого на бревна». На глубине меньше 120-150 метров — мы уже установили, что рыбы

здесь почти нет, а грунт сильно каменистый — мы стали один за другим пускать тралы, но не глубоко, не до дна. Походив так разными курсами и создав впечатление активного траления, мы поворачивались к «розовому» так, чтобы ему не был виден пустой трал, а сами в бинокль незаметно наблюдали за ним. Потралив на глубинах меньше 100 метров, иностранец надолго лег в дрейф — по-видимому, так порвал трал, что пришлось его заменять. Мы же благополучно и, по всем признакам, успешно продолжали «тралить»... Эта операция возымела успех: меньше чем через сутки огни «розового» скрылись за горизонтом. А мы смогли спокойно продолжать наши работы.

На западном и северном склонах возвышенности треска была найдена в огромном количестве, причем очень крупная — отдельные экземпляры достигали более метра в длину. Она строго придерживалась зоны глубин 170-240 метров и придонных температур 3-3,5°.

Открытие столь богатого и совершенно нового промыслового района нам посчастливилось сделать впервые, поэтому, кроме обычного донесения о ходе работ, я сообщил, что необходимо направить к нам промысловые траулеры.

Так как мы не успевали разбирать пойманную рыбу (метить, измерять, определять половозрелость, брать чешую, отолиты, желудки и т. д.) и боялись, что корабль отнесет от места максимальных уловов, то решили отдать якорь на ваере при глубине 165 метров.

2 декабря пришло сообщение, что траулеры вышли и первым прибудет «Коминтерн». Связались с ним по радио. Навигационная квалификация штурманов тралового флота в те годы была не очень высокой, опытных судоводителей не хватало, поэтому, опасаясь, что «Коминтерн» нас не найдет, решили остаться на якоре до его прибытия. Кроме того, он просил подавать ему радиопеленги.

К вечеру погода стала ухудшаться, ветер усилился до 7 баллов, волнение — почти до 6.

Ночью 3 декабря на горизонте показались огни «Коминтерна». Утром, не дойдя до нас несколько миль, он начал тралить на малых глубинах, где рыбы не было и где можно изорвать трал. Вызывали его по радио, чтобы предупредить, но он не отвечал. Окончив траление, он вылез в эфир и сообщил в Мурманск: «Пришел на место, указанное „Персеем", рыбы не оказалось, порвал трал». Каково нам было это слышать!

Наш радист сумел вклиниться в разговор и передать мою радиограмму и в Мурманск и «Коминтерну», что он ловит не там, где нужно, указал, где и на каких глубинах держится рыба, и предложил подойти ближе к нам. Он подошел ближе, и первый же трал принес несколько тонн крупной трески.

К вечеру 3 декабря волнение усилилось до 7 баллов. Несмотря на внимательное наблюдение и ослабление стопора лебедки, ваер лопнул, когда судно рванулось на волне. Лопнул со звуком, подобным выстрелу из малокалиберной пушки, и судно развернуло лагом к волне. Мы потеряли становой якорь и более 160 метров троса.

Гусиную банку мы обследовали еще в течение 10 дней. Здесь находился уже почти весь действующий траловый флот, бравший колоссальные уловы.

До возвращения в Мурманск (10 декабря) погода так и не улучшилась.

За открытие промысловой Гусиной банки экипажу «Персея» была объявлена благодарность приказом по Севгосрыбтресту, кроме того, он был премирован ордерами на промтовары. В частности, я получил ордер на брюки, в которых очень нуждался, и на галоши, о которых давно мечтал.

Экспедиция в северо-восточную часть Баренцева моря, когда была открыта Гусиная банка, долгое время

потом именовавшаяся «местом „Персея"», оказалась, пожалуй, одной из самых удачных в научно-промысловом отношении.

Примерно в те же районы была предпринята экспедиция 8-31 мая 1931 года для изучения гидрологической обстановки и распределения рыбы в весенний сезон.

Несмотря на то что стояла весна, погода была хуже, чем в декабре: почти непрерывно штормило, не прекращались снегопады и морозы; состояние неба не позволяло делать обсервации, счисление не могло быть удовлетворительным. Плавание было отчаянно трудным.

В довершение бед разболталось крепление сектора руля. Трудно стало вести корабль по курсу и держать в руках штурвал. При одиннадцатибалльном шторме пришлось возвращаться из рейса, искать укрытия в Йоканге и ремонтироваться своими силами. Пока мы двое суток возились с рулевым управлением, стояла чудесная, почти штилевая и ясная погода, но как только высунулись в море, снова заштормило. Однако нам удалось найти промысловые скопления рыбы, правда, не столь богатые, как в декабре.

В последующие годы основные научно-промысловые исследования проводились на новом большом траулере «Двина», переданном ГОИНу Севгосрыбтрестом. Работали на нем, сменяя друг друга, Андрей Дмитриевич Старостин и Николай Антонович Маслов. Капитаном плавал Александр Александрович Егоров.

«Персей» не отстранили от научно-промысловых исследований, но на нем занимались главным образом изучением широкого океанографического фона, на котором развертывалось освоение различных промысловых районов. С 1932 года он включился в работы по выполнению советской части программы Второго международного полярного года.

ГЛАВА 10
★★★★★★★★★★★★★★★
Второй международный полярный год

Очень важным этапом в развертывании океанографических работ на северных морях явился 1932 год. Начинались исследования по программе Международного полярного года.

Львиная доля этой программы приходилась на Советский Союз — страну, наиболее заинтересованную в изучении и освоении морей, омывающих ее северные берега. Из общего, объема наблюдений, взятых на себя нашей страной, значительная часть возлагалась на Государственный океанографический институт и его экспедиционные суда «Персей» и «Николай Книпович».

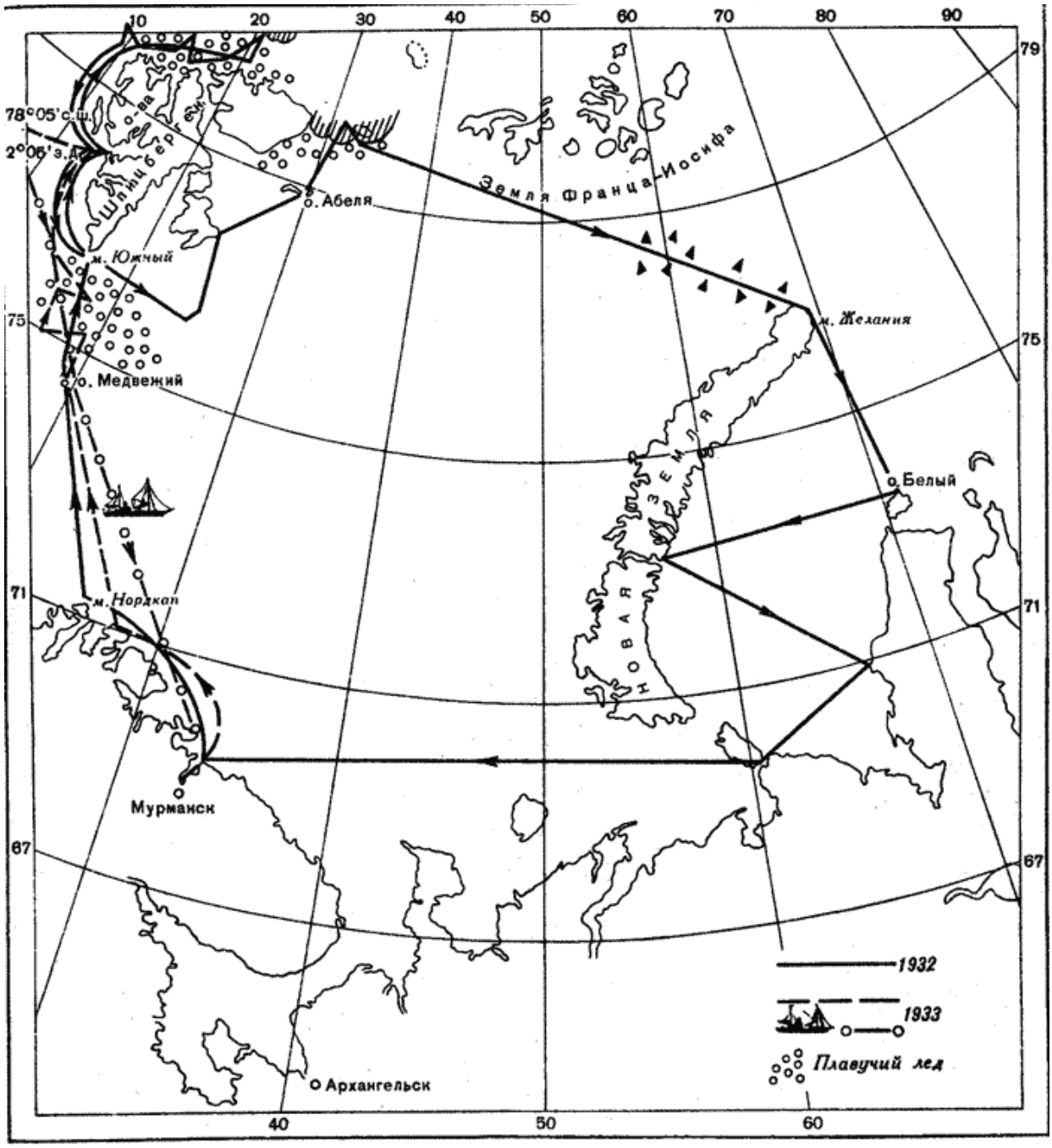
Уже после распределения обязанностей между странами-участницами, после утверждения программ и планов исследований советских научных учреждений, ГОИНу пришлось взять на себя еще и часть разрезов, которые отказались выполнить Норвегия и Германия.

«Персей» и «Николай Книпович» должны были работать на многих океанографических разрезах и в летнюю, и в зимнюю пору.

«Персею» надлежало в западной и северной частях Баренцева моря неоднократно выполнять разрез Нордкап — остров Медвежий — мыс Южный. Этот разрез, пересекающий основную струю атлантических вод, вливающихся в Баренцево море, давно уже был принят в ГОИНе как стандартный. Ежесезонные наблюдения по этому разрезу давали возможность судить о колебаниях гидрологических характеристик

водных масс этого течения и о поступающих запасах тепла.

В случае благоприятных ледовых условий «Персей» должен был осенью направиться в воды Шпицбергена, попытаться обойти его с севера, выполнить разрез по 15-му меридиану и от острова Фой-не в направлении на север, чтобы пересечь Северо-Шпицбергенское течение; выполнить ряд разрезов к востоку от Шпицбергена, которые хотя и не входили в программу работ Международного полярного года, но были необходимы для пополнения динамической карты течений Баренцева моря, составленной ГОИНом, а также для выяснения роли теплых атлантических вод в гидрологии акватории, омывающей Шпицберген с востока. Завершив работы в этом районе, мы должны были направиться в Архангельск, сменить научный состав и подготовить экспедицию в Карское море.



Маршруты экспедиций 1932 и 1933 гг.

Маршруты экспедиций 1932 и 1933 гг.

В самом начале 1932 года «Персей» попал в страшный ураган, пронесшийся над Мурманском, и получил большие повреждения. Пользуясь записями, я постараюсь дать представление об этом стихийном бедствии.

В ночь на 30 января стояла довольно тихая погода, на портовой сигнальной мачте штормовых предупреждений не было, ничто не предвещало беды.

На кораблях, стоявших в порту, в большинстве случаев находились только вахтенные, остальных отпускали домой. Архангельская команда «Персея» не жила на берегу и потому к ночи почти все возвращались на корабль.

Внезапно налетел ветер, стал быстро усиливаться и через какие-нибудь полчаса достиг скорости урагана. «Персей» стоял у пристани в «ковше» траловой базы без паров — чистили котлы. Электроэнергию и пар для отопления подвели с берега.

Хотя Кольский залив против Мурманска не так уж широк, ураган быстро развел высокую и крутую волну. Стоявшие на рейде траулеры сорвало с якорей. У судов, пришвартованных к пристани, оборвало швартовы, и их тоже унесло в залив. Многие сели на мель, некоторые прибило к камням, они получили сильные повреждения и пробоины, а один траулер затонул.

Новый траулер ГОИНа «Двина», на котором начальствовал А. Д. Старостин, оторванный от пристани, сел в заливе на мель, к счастью, не получив серьезных повреждений.

«Персей» тоже оторвало от пристани и вместе с другими кораблями прижало к стенке в угол. Здесь сгрудившиеся траулеры, деревянные парусники, катера на большой волне бились и терлись друг о друга так сильно, что невозможно было устоять на ногах. И ничего нельзя было предпринять, чтобы облегчить участь нашего корабля. Страшно было смотреть, как терзали и

грызли борта «Персея» корпуса железных кораблей. Паровой шланг и кабель оборвались. Небольшой парусно-моторный бот, стоявший рядом с «Персеем», било так, что в его корпусе разошлись пазы и он затонул. Весь этот страшный разгром происходил в полной тьме.

К утру ураган стих. Жуткую картину разгрома озарил тусклый полярный рассвет. Приткнувшиеся к мели корабли разбросаны по заливу. Его поверхность усеяна разбитыми шлюпками, деревянными обломками судов, бочками, ящиками и мусором, сдутым с берега. Но самое страшное оказалось в ковше. У траулеров были помяты борта, сорваны фальшборты, поломаны мачты.

Парусники превратились в бесформенные, совершенно измочаленные обрубки дерева, без рангоута и такелажа.

У «Персея» сломана мачта, сорван бушприт, поврежден полубак и корма, подзор разрушен почти до баллера руля, уничтожен фальшборт, измочален ватервейс и по одну сторону даже первые пояса палубного настила. Повреждена и обшивка корпуса, сорван дубовый ледовый пояс над ватерлинией и многое другое.

Глянул я на свой «Персей» — и сердце обмерло: как его, бедного, покорежило!

Ураган не ограничил свои действия Мурманским портом. При возвращении с моря потерпели аварию и получили пробоины два траулера. На рифах у мурманского берега погиб большой товаро-пассажирский пароход «Владивосток», только что построенный в Италии.

Прошедший декабрь и январь также были страшны своими непрерывными штормами. Даже бывалые моряки, возвратившиеся в порт, с ужасом рассказывали о морозах и об огромной силы ветрах, которые им пришлось перенести в море.

Один паровой и два совсем новых дизельных траулера так и погибли в открытом море со своими экипажами. На одном из них был только что женившийся перед рейсом старпом Хрусталев. Не желая сразу же расставаться со своей молодой женой, он взял ее с собой в плавание. Их медовый месяц перешел в вечность.

Длительные поиски пропавших окончились безуспешно, лишь долгое время спустя в море была обнаружена полузатопленная шлюпка. В специальном штабе, созданном для поисков пропавших (в нем состоял и я), пришли к убеждению, что траулеры захлестнуло волной и опрокинуло. Такое предположение подтверждало и отрывочно принятое сообщение немецкого траулера, который видел русский траулер лежащим на боку во время жестокого шторма, но пока он к нему приближался, тот погрузился в воду, и никого из его команды на месте гибели немец не нашел.

В один из последних дней июня 1932 года стояла переменчивая погода. То найдет тяжелая темная туча, сверкнет молния, проливной дождь загрохочет по железным крышам и так потемнеет, что в лаборатории приходится включать настольную лампу. То засияет солнце, промытая дождем яркая листва деревьев засверкает, как лакированная, и в открытое окно вольется свежий бодрящий воздух, насыщенный влагой и запахом согретой зелени.

С моим другом Вениамином Григорьевичем Богоровым мы были заняты в тот летний день увлекательнейшим делом: разрабатывали маршрут большой осенней экспедиции на «Персее» по программе Международного полярного года.

Наш стол мы подвинули ближе к открытому окну, разложили на нем генеральную карту западного сектора Арктики, транспортир, циркуль, параллельную линейку и начали рассчитывать мили и время, уголь и пресную

воду, намечать местоположение будущих станций, предстоящие заходы на Шпицберген и другие полярные острова.

В этот момент в лабораторию стремительно вошла направленная к нам на практику студентка геофака МГУ со своей подругой, тоже студенткой. Она была очень взволнована и сразу же обратилась ко мне: «Всеволод Аполлинарьевич, мне сказали, что вы не хотите брать меня в экспедицию. Как же так, ведь я специально назначена к вам на практику, мне необходимо участвовать, на этом настаивает и мой профессор и ваш заведующий отделом геологии моря».

Действительно, я отказался включить ее в состав экспедиции. Как человек я ей симпатизировал. Мне нравился очень живой, веселый и чуть насмешливый взгляд ее карих глаз, ее задорно вздернутый носик, стремительная подвижность ее плотной фигурки с тонкой талией, узкими бедрами и сильно развитым бюстом. Но экспедиция предстояла трудная и опасная. В далеких, малоисследованных водах, где на карте нет глубин и очертания береговой линии островов нанесены ориентировочно, пунктиром, все может случиться. А тем более еще и во льдах, встреча с которыми неизбежна. Конечно, с мужским составом легче преодолеть возможные арктические невзгоды. Кроме того, в штат экспедиции уже включены свои научные сотрудницы. Брать еще одну нежелательно и потому, что это вызывало осложнения в распределении мест в жилых каютах. Я видел, как огорчил ее мой отказ.

Разжалобился и Вениамин. «Ну возьми ты ее, видишь, как ей хочется участвовать в экспедиции; поставь ты себя на ее место», — уговаривал он меня.

Но я был непреклонен. Тут она увидела на карте разрабатываемый маршрут экспедиции к Шпицбергену. Она вновь взмолилась: «Всеволод Аполлинарьевич, как же так, вы пойдете в такие районы, где еще не бывали

геологи, как же не высадиться там и не обследовать побережье!»

Маршрут действительно был очень интересным. Облокотившись на стол и низко перегнувшись, она стала рассматривать карту. На ней было летнее полотняное платье с короткими рукавами и глубоким вырезом.

Ушла темная туча, вновь выглянуло солнце; его беззастенчивый луч скользнул в глубину выреза, осветив округлую и нежную бархатистость молодого тела. Мой взгляд невольно последовал за солнцем.

А она, не замечая этого, все еще наклонившись над картой, продолжала доказывать мне, как необходимо участие геолога в нашей экспедиции. Я рассеянно слушал ее доводы и отвечал невпопад.

Ее подруга заметила мой взгляд, дала ей какой-то сигнал, и она, выпрямившись, оттянула назад свое платье. Прелестное видение исчезло. Я очнулся.

Сам не знаю как, но в какое-то мгновение я успел дать согласие на участие практикантки в экспедиции. Сияя радостью, она стремительно выпорхнула из лаборатории, чтобы доложить приятную весть М. В. Кленовой. Не знала она, что луч солнца был причиной ее зачисления в состав экспедиции.

Снова нашла туча, в лаборатории потемнело, дождь забарабанил по крыше, а Вениамин сказал мне: «Вот и отлично, что ты меня послушался и взял ее. Она будет хорошо работать, раз ей очень хотелось попасть в экспедицию». Так оно и было.

Спасибо Вениамину! Этих минут и его совета я не забываю всю жизнь. Да и как их забыть, раз бывшая моя практикантка протестует сейчас: «Ну что ты пишешь, как можно говорить о таких вещах, рассказывая о работах по программе МПГ, это же неприлично!» А по-моему, нисколько, что было, то было, «пишем, что наблюдаем»! Да и жизнь нашу, следуя за тем солнечным

лучом вот уже почти 40 лет, мы прожили совсем неплохо!

После урагана «Персей» подремонтировали, поставили мачту, восстановили фальшборт, но все это было сделано своими силами, не капитально. Для основательного ремонта нужно было становиться в док.

К началу навигации на Северной Двине «Персей» отправился в Архангельск и стал в док судоремонтного завода.

При вскрытии основной обшивки выяснилось, что деревянный набор корпуса сильно прогнил и на 60—70% требует замены. Объем корпусных работ оказался очень большим, и судно почти все лето простояло в доке. Зато в нем не осталось ни одного кусочка подгнившего дерева.

Когда к концу лета я прибыл в Архангельск и еще на вокзале спросил встречавшего меня капитана: «Как дела с ремонтом?», он мне ответил: «К старым мачтам и трубе новый корпус приделываем». И это не звучало преувеличением — почти весь корпус «Персея» обновился. Только в отношении мачт капитан был не совсем прав — одну тоже заменили.

В начале августа «Персей» вышел из дока и мы направились в Александровск на Мурманскую станцию ГОИНа, куда уже съезжались участники экспедиции, юбилейной сороковой, к тому же по программе Второго международного полярного года. В этом плавании участвовало максимально возможное число сотрудников — 18 человек.

На сей раз я изменил своему принципу и по ходатайству редакции «Известий» принял на борт их собственного (а также и ТАСС) корреспондента. Но чтобы это не сказалось на научных работах, девятнадцатого человека — корреспондента — я поместил на диване в своей каюте. Корреспондент

Зиновий Яковлевич Эпштейн оказался хорошим товарищем, общительным и жизнерадостным, и я был очень рад, что наш экипаж пополнился таким приятным человеком.

В Мурманске начались неизбежные хлопоты, связанные со снаряжением экспедиции, с погрузкой угля, покупкой продовольствия.

Утром 27 августа все было готово к выходу в море. На пристани собрались работники Мурманской станции, многие из них с завистью смотрят на уходящих в интересное плавание.

В Екатерининской гавани прозвучал красивый баритон нашего гудка, забурлил винт и все увеличивающееся пространство воды отделило корабль от суши.

Я любил этот момент, когда кончались все хлопоты, все неприятности, спешить больше некуда. Можно беззаботно растянуться на койке в своей каюте и отдохнуть.

К вечеру вышли из Кольского залива, миновали остров Кильдин и взяли курс к берегам Норвегии.

Снова мы объяты простором моря, и, хотя оно неспокойно, как успокаивающе действует его синева на мою душу!

К знаменитому Нордкапу мы подошли 30 августа. При хорошей видимости на самом краю мыса, над высоченным обрывом, отчетливо выделялись строения самого северного в Европе ресторана «Нордкап», куда со всего света съезжаются туристы, чтобы, прожевывая кусок ростбифа, любоваться полуночным солнцем.

От мыса Нордкап начинался разрез на южную оконечность Шпицбергена — мыс Южный, пересекавший основную индиго-синюю струю Нордкапского течения, согревающего Баренцево море и даже проникающего в Карское вокруг мыса Желания. Изрядно покачивало, но все намеченные на разрезе станции были выполнены.

От мыса Южного, вдоль западного берега Шпицбергена, «Персей» направился в Ис-фьорд, к поселку угольной концессии — Грумантбюэн.

Уже не первый раз проходил я вдоль этого берега, и опять в своих записках я нахожу восторженные строки, посвященные его красоте, высоким, остроконечным снежным вершинам, голубым ледникам, синим фиордам.

Перед самым заходом в Ис-фьорд начался шторм, но мы успели от него улизнуть. Шли мы по фиорду утром 4 сентября. Ночью выпал снег и горы нестерпимо ярко сияли, но к вечеру он стал таять и кое-где показалась бедная растительность. Горняки встретили нас радушно, истопили баню, почти все приглашали к себе в гости. В честь прихода «Персея» в клубе был устроен вечер, на котором я сделал доклад о задачах Второго международного полярного года, об участии в нем Советского Союза и экспедициях ГОИНа.

Потом состоялся самодеятельный концерт, киносеанс, были музыка и танцы. Обычно этот отдаленный фиорд посещали советские пароходы-углевозы, потому приход научно-исследовательского корабля был для зимовщиков, несомненно, интересным событием.

На рейде против поселка стоял пароход «Крестьянин», грузивший уголь для Мурманска. На нем имелся избыток пресной воды, и капитан охотно нам ее уступил. «Персей» без всяких хлопот заполнил свои цистерны. Уголь погрузили тоже очень быстро, и тихим вечером 6 сентября, когда снежные пики алели в лучах заходящего солнца, мы вышли из фиорда в море. По пути зашли в Баренцбург, чтобы нанести визит советскому консулу на Шпицбергене Михаилу Эммануиловичу Плисецкому и на всякий случай сообщить ему свой маршрут.

Жене Рылову удалось связаться с находившимися в северных широтах кораблями «Малыгин», «Белуха»,

«Ленсовет», «Николай Книпович» и рацией на мысе Желания и получить сведения о благоприятной ледовой обстановке.

И мы смело двинулись на север, рассчитывая исследовать северные берега Шпицбергена, а главное, омывающие его воды. Погода была милостива к нам и позволяла производить программные океанографические работы на станциях.

Прошли остров Принца Чарлза, прошли вход в глубокий фиорд Кингсбей, где находились датские угольные разработки.

В 1897 году Андре предпринял первую в истории Арктики попытку достигнуть Северного полюса на воздушном шаре. В Кингсбее находился тогда и ангар, и установка для выработки водорода, и вообще база этой экспедиции. Андре не был ветераном в полярных странах, тогда еще совсем неизученных, а его экспедиция не имела даже необходимого по тем временам снаряжения. Да и где было разместить собак, нарты, палатки, запас продовольствия и одежду, если в распоряжении воздухоплавателей имелась только небольшая плетеная гондола. По нашим теперешним представлениям, экспедиция Андре не имела ни малейших шансов на успех. Так и случилось, она пропала без вести, и более 33 лет о судьбе экипажа воздушного шара ничего не было известно.

«Персей» продолжал свой путь на север, и все мы были полны оптимистических надежд обойти Шпицберген вдоль его северного побережья.

Утром 8 сентября в 6 милях на северо-северо-запад от острова Фогельзанг появились первые льдины, а вскоре над горизонтом забелело ледяное зарево.

«Персей» вошел в 4-5-балльный лед и переменными курсами продвигался в восточном направлении, выбирая места для производства работ. От 15-го меридиана мы попытались сделать разрез на север, но примерно через

30 миль уперлись в тяжелый лед, непреодолимый для «Персея».

Ближе к Шпицбергену держался более разреженный лед и корабль продвигался в нем на восток без особого труда.

Нам удалось дойти до меридиана Нордкапа (северного мыса главного острова в архипелаге Шпицбергена). Здесь мы снова предприняли попытку выполнить разрез к северу, но пробились только до 81° с. ш., где сплоченность тяжелого торосистого льда была 9 баллов. Из наблюдательской бочки я, к великому моему огорчению, увидел, что тяжелый лед простирается в юго-восточном направлении.

81° с. ш., 19° в. д. — **это самая северная точка, достигнутая «Персеем» за всю его предыдущую и последующую жизнь[{6}].**

До «Персея» в этих водах плавали только самые мощные ледоколы — «Ермак» в 1901 году и «Красин» в 1928 году.

Ни один корабль типа «Персея» (деревянная парусно-паровая шхуна) никогда не достигал столь высокой широты в водах Полярного бассейна, омывающих север Шпицбергена.

«Рекорд» не принес нам удовлетворения, хотелось пересечь Северо-Шпицбергенское атлантическое течение подальше на севере, чтобы получить более полные гидрологические характеристики его водных масс.

Сделав станцию на 81° с. ш., мы спустились к берегу в районе Семи Островов (самой северной группы маленьких островков в архипелаге Шпицбергена), чтобы снова продвигаться к востоку. Но проливы между северными островами оказались забитыми льдами, сильно наторошенными, с сидящими на грунте стамухами. Южный пролив был свободен от льда. Карта Семи Островов была сугубо приблизительной, глубины в

проливах даже не обозначены. Мы решили пройти на восток этим южным проливом. Во льду, даже разреженном, или на малом ходу лот-предупредитель Джемса неприменим. В опасном месте решили использовать мой излюбленный способ — вытравили якорь на 6 морских сажен и малым ходом поползли в пролив. Неприветливо выглядели ближайшие острова, черные, скалистые, обрывистые, окруженные торчащими из воды камнями.

Начала портиться погода, но до того как видимость ухудшилась, из бочки успели рассмотреть, что восточнее Семи Островов лед, хотя и кажется проходимым, прижимается к самому берегу Шпицбергена.

Подул сильный ветер, крупными хлопьями повалил снег — все исчезло в крутящейся белой мгле.

И в это время вахтенный матрос закричал с полубака: «Якорь на грунте!» Я подбежал к брашпилю. Было хорошо слышно, как якорь волочится по каменистому дну. Шестисаженная глубина позволяла продолжать осторожно двигаться. Потравили канат еще, и наконец якорь забрал, остановили машину, решили переждать пургу. Меня очень беспокоило, что ветер усиливался и тянул от северо-запада. Увидев, что мы стали на якорь, молодые геологи — практикантка и В. П. Зенкович — попросили меня высадить их на берег. Молодежь поддерживал и профессор В. С. Буткевич, большой энтузиаст путешествий и охотник. Но как они меня ни упрашивали, я не разрешил высадку на берег, даже на короткий срок, в такой обстановке. А обстановка сложилась очень серьезная.

К востоку от островов, насколько мы успели рассмотреть, лед вблизи берега можно было пройти, но с большими трудностями, чем прежде. Прижиматься к суше нельзя — глубин на карте нет, берег неисследован и нанесен приблизительно, на каждом шагу можно напороться на банку или рифы.

А что будет дальше на востоке? Сможем ли мы, если потребуется, вернуться?

Сейчас свободен только южный пролив, но и здесь уже появляются льдины. При северо-западном ветре может закупорить и его.

Застрять здесь (не то, что в Баренцевом море, где, если затерло, так рано или поздно льды разведет) — значит оказаться между тяжелым полярным паком и берегом Шпицбергена. При северных ветрах так зажмет, что придется зазимовать. А судно не приспособлено для зимовки, угля не хватит, теплого обмундирования нет, продовольствия осталось не больше чем на два месяца. Гибель всего экипажа неизбежна.

Тревожные мысли обуревали меня, когда я заперся в своей каюте, чтобы спокойно обдумать наше положение. Единственное, что я придумал, — это подождать, пока прояснеет, благо якорь зацепил и держит.

А за стенами моей каюты все такой же непроницаемой пеленой пурги был закрыт окружающий мир и понемногу свежел ветер.

Я не мог больше оставаться наедине со своими мыслями и решил собрать совет экспедиции. В него входили все научные сотрудники, капитан, стармех и старпом.

Собрались в кают-компании. Я обрисовал создавшееся положение и высказал все свои «за» и «против» дальнейшего похода на восток. Конечно, «против» было гораздо больше, чем «за». Потом я предложил собравшимся высказать свои соображения.

Выражаясь «кадровым» языком, состав экспедиции в основном принадлежал к молодой или средней возрастной группе. Так, мне, начальнику, было 30 лет, капитану и стармеху на 4-5 лет больше, старшим научным сотрудникам на 5-8 лет. Старейшим на корабле, под 60 лет, был профессор Владимир Степанович Буткевич.

Мне было ясно, что молодежь, не обремененная мрачными мыслями и ответственностью, будет высказываться за дальнейший поход на восток. Но, к моему удивлению, самым горячим защитником этой идеи оказался именно Буткевич. Его настойчиво поддерживал корреспондент Эпштейн — это понятно, ему, чем больше приключений, тем лучше. Вместе с молодежью эти энтузиасты привлекли в свой лагерь даже осторожного капитана И. Н. Замяткина, он тоже стал сторонником продолжения похода, — даже если не огибать остров Эдж, то выйти на восток проливом Хинлопен-стрит.

Как теперь говорят, поблагодарив за внимание, я закрыл совещание, не высказав своего мнения. Я решил остаться на якоре и выждать улучшения погоды.

К вечеру пурга прекратилась и прояснело. Снова поднялся я в бочку с биноклем, перешедшим ко мне по наследству от Месяцева.

За день зубчатая кромка тяжелого полярного пака восточнее Семи Островов подошла почти к самому берегу. Тяжелые льды приблизились и с севера, а главное, на западе, Там, где мы без особого труда шли на восток, лед сильно сплотился и теперь уже почти прижимался к берегу.

Я понял, что колебания неуместны, на моей совести 42 человеческие жизни, и отдал распоряжение выбирать якорь и возвращаться на запад, хотя мне ничуть не меньше, чем другим, а может быть и больше, хотелось обогнуть Шпицберген.

За вечерним чаем в кают-компании царило молчание, с какой-то печалью и укоризной десяток пар глаз взирали на меня, не оправдавшего их надежды. Еще никто не понимал грозившей нам опасности, и, пожалуй, меньше всех признавал ее профессор Буткевич.

Там, где еще два-три дня назад была чистая вода, появился 5-6-балльный лед и теперь приходилось с усилием разбивать льдины и перемычки.

Ко всему прочему, вышла из строя судовая радиостанция и мы остались без связи. Случись с нами несчастье, нечем даже прокричать в эфир SOS.

Однажды нас зажало и корабль не мог двинуться ни взад, ни вперед. С трудом вырвавшись из ледовых объятий и действуя полным ходом, пробились в длинную полынью, тянувшуюся в выгодном для нас направлении.

Несколько полегчал лед на треверзе острова Амстердам у северо-западной оконечности Шпицбергена. Здесь мы сделали попытку выполнить гидрологический разрез на северо-запад, чтобы в этом месте пересечь Шпицбергенское течение, но уже под 80° 15' с. ш. на 11-м меридиане встретили крупнобитый торосистый лед сплоченностью 8-9 баллов и были вынуждены прекратить работы. Причиной этого явилось и еще одно непредвиденное обстоятельство.

В районе Семи Островов, по негласной договоренности с И. Н. Замяткиным, мы решили, что один из нас должен всегда находиться на капитанском мостике, в то время как другой отдыхает.

Однажды, вскоре после того как мы повернули на запад, часа в 3 ночи ко мне в каюту постучал стармех Алексей Иванович Му-сиков. Из-за опасной обстановки я спал не раздеваясь, только сняв сапоги и китель. Сон был чутким, и стоило ему только стукнуть, как я проснулся. Перед тем я несколько часов проторчал на мостике и в бочке, и если механик решился нарушить мой сон, значит, повод очень серьезный. Не раздумывая, я вскочил и стал натягивать сапоги.

— Да ты, Всеволод Аполлинарьевич, не спеши, ничего такого срочного не случилось, я просто хочу попросить тебя пройти со мной в машину, —

неторопливо, с характерным архангельским выговором произнес Мусиков.

Мы отправились в машинное отделение — стармех впереди, я за ним. На верхней узкой входной решетке он остановился. Я тоже. Пройти вперед и спуститься в машину я не мог — мешал Мусиков.

— Ну что же ты встал, не идешь вниз? — обратился я к нему.

— А вот постоим тут немного, — ответил Алексей Иванович.

Постояли. Я прислушивался к стукам в машинном отделении, пытаясь уловить какие-нибудь отклонения в ритме или посторонние звуки. Нет, кажется, все работает нормально.

Стармех вел себя странно. Я снова спросил его:

— Зачем ты меня разбудил, зачем привел сюда и стоишь на верхней решетке? Как будто все работает нормально.

— А ты поводи носом, понюхай.

Я поводил и понюхал. Пахло едким сернистым дымком залитого водой раскаленного шлака.

— Что тут особенного: чистили топки, гасили шлак, вот и пахнет, — ответил я.

Не говоря ни слова, Мусиков показал на судовые часы, привинченные к стенке светового люка в машину. Сначала я не понял молчаливого жеста стармеха, но тут же сообразил: топки чистят и убирают шлак при смене вахт, т. е. в 4, 8, 12 часов и т. д., а сейчас только три. Я начинал понимать таинственное поведение Мусикова.

— А теперь пойдем вниз, — сказал он.

Мы спустились в кочегарку. Стармех приподнял железную дверцу, через которую поступает уголь из бункера, и тихонько сказал:

— Сунь голову.

Я повиновался. Из угольной ямы еще сильнее тянуло едким сернистым запахом.

— Чуешь?

Я кивнул головой.

— А теперь пойдем к тебе в каюту, — шепнул мне Алексей Иванович.

Эпштейн «собирал впечатления» где-то наверху, и мы, усевшись на диван, могли говорить без помех.

— Ну что ты думаешь? — спросил меня Мусиков.

— Я думаю, что горит уголь, но лучше скажи, почему горит, где и что надо предпринимать?

— Вот что, — сказал он, — уголь в Архангельске мы погрузили донецкий, сернистый, скверный. Лежал он на Бакарице в открытых штабелях. Лето было дождливое, уголь намок. Еще там я заметил, что в угольные кучи воткнуты трубы для вентиляции. Мокрый донецкий уголь склонен к самовозгоранию. Мы загрузили этим углем угольные ямы и трюм. Поверх донецкого до отказа засыпали шпицбергенский. Самовозгорание могло начаться или внизу поперечной ямы, или в трюме. А в трюме, как ты знаешь, находится нефтяная цистерна да еще бочки с керосином. Если жар дойдет до трюма — можем взлететь на воздух.

Вот что сообщил мне Мусиков.

— Ты кому-нибудь сказал об этом? — спросил я.

— Нет, и пока ничего говорить не нужно, пойдут разные толки, некоторые начнут паниковать, и ничего хорошего не получится. Надо скорее идти в Ис-фьорд и там разгружаться.

Легко сказать — «надо идти скорее!» А как пойдешь, если льды становятся все тяжелее.

— Кто еще знает о пожаре на корабле?

— Никто, только мы.

— А кочегары разве не догадываются?

— Пока нет, они думают, что где-то прогорела дымовая коробка, потому и пахнет. Я их не разубеждаю и с ними соглашаюсь, — сказал стармех.

Вот какая сложилась обстановка! Мы бьемся во льдах там, где совсем недавно шли почти по чистой воде. А где-то в глубине корабля, без доступа воздуха, все сильнее раскаляется мокрый сернистый уголь. В любой момент может вспыхнуть пламя и подобраться к бочкам с керосином. Скорее, скорее в Ис-фьорд, не жалея форштевня и ледовой обшивки, — в этом наше спасение!

Мы с Мусиковым решили попытаться найти, где горит.

Жилую палубу от верхнего трюма, загруженного углем, отделяла капитальная деревянная переборка. Под каютами находился нижний трюм, тоже заполненный углем. Взяв в лаборатории химический термометр и в кладовке тонкий напарий, мы стали сверлить в переборке и палубе дырки и на веревочке опускать в них термометр. Проделывали мы это, когда люди спали, чтобы никто не заметил наших таинственных манипуляций.

Однажды мы сверлили палубу в проходе против каюты, где помещалась наша практикантка. Она это заметила и утром спросила меня: «Что это вы по ночам не спите и бродите с механиком по судну?» Вопрос застал меня врасплох, я сказал какую-то чепуху, и она больше ничего не спрашивала.

Наконец 11 сентября на 79° 40' с. ш., проломив последнюю ледяную перемычку, мы выбились на чистую воду и направились прямо в Ис-фьорд.

Машинная команда уже знала, в чем дело, но по приказу Мусикова молчала. На судне плотно задраивали трюм и горловины угольных ям, чтобы прекратить доступ воздуха. Боцман затянул люковицы брезентом и время от времени даже поливал его водой. Подготовили шлюпки к спуску, уложили в них продукты, сменили воду в анкерках.

Сверление дырок и спуск термометров не помогли нам обнаружить очаг пожара. Сотрудники экспедиции догадывались, что на корабле что-то неладно. Начались расспросы. Дальше скрывать наше положение стало невозможно, да и излишне — до Ис-фьорда было уже близко. Я собрал всех на средней палубе, объявил о пожаре, конечно, сказал, что никакой опасности нам не угрожает (из сотрудников никто не знал, что в уголь закопаны керосиновые бочки), но предупредил, что в Ис-фьорде всем придется работать на выгрузке угля без ограничения времени и вне зависимости от пола, возраста и занимаемого положения.

По-разному восприняли сотрудники мое сообщение.

Ведь стремиться в неизведанную даль, впервые обойти Шпицберген кругом — это одно. Жить в открытом море на вулкане, опасаясь его извержения, — это совсем другое. Здесь нужен не порыв, а большая выдержка.

Всегда со мной приветливый Буткевич после «бегства» от Семи Островов стал суховат, обиделся. Он все еще думал, что идти дальше на восток было можно, и считал меня излишне осторожным. Но теперь, после сообщения, он с прежней приветливостью подошел ко мне и сказал: «Всеволод Аполлинарьевич, а что бы с нами сталось, если бы вы послушались наших уговоров и согласились идти дальше на восток?»

Еще когда мы шли от мыса Южного к Ис-фьорду, Буткевич набивал патроны для охоты. Тогда это ему не удалось. Теперь я предложил ему, пока у нас будет «аврал», отправиться на охоту.

Но Владимир Степанович, возмущенно тряся бородкой, отказался: «Все будут работать, а я гулять, вы думаете, что я не могу? Нет, я буду участвовать в аврале вместе со всеми по мере моих сил».

Подумал я сослаться на его возраст, но воздержался, боясь, что он еще пуще обидится.

Кстати, о патронах. Услышал я как-то, что Владимир Степанович стучит в своей каюте. Стукнет несколько раз — потом тихо, снова постучит — и снова тишина. Что такое он там делает? Дверь в его каюту была открыта и я заглянул. Заглянул и обмер! Профессор сидел за столом, на котором расставлены гильзы, лежат пыжи, барклай, мешочки с дробью. На крышку картонной коробки горкой насыпан порох. Он черпает его меркой, насыпает в гильзы, затыкает пыжом и пристукивает навойником. А во рту у него торчит горящая папироса!

— Владимир Степанович, что вы делаете?! — в ужасе воскликнул я.

— Патроны снаряжаю, — спокойно ответил он, — может удастся поохотиться.

— Да порох-то и папироса!

— А что тут особенного, я всегда так делаю, не буду же я тыкать в порох горящей папиросой.

Но я в самой категорической форме предложил ему уйти наверх, в лабораторию, и предупредил, что если замечу его курящим, то отберу и порох и ружье. Это подействовало.

К ночи 12 сентября мы вошли в Ис-фьорд и пришвартовались к пристани в Баренцбурге. Приготовив противопожарные средства, мы вскрыли трюм и горловины угольных ям. С помощью паровой лебедки и больших угольных корзин в первую очередь освободили верхний трюм и извлекли бочки с керосином. Уголь сильно разогрелся только в нижнем трюме, но не горел. Хуже было в бункерах. Их загружали через круглые горловины, в которые вставляли огромные железные воронки. Уголь ссыпали в них по специальному желобу или просто из тачки. Конструкцией не предусматривалось выгружать уголь из бункеров — в горловины человек едва протискивался и мог вытаскивать его только ведрами.

По мере разгрузки температура угля все повышалась, душил едкий сернистый запах, и в бункере люди выдерживали не более 5 минут. Противогазов в Баренцбурге не оказалось, в тамошних шахтах они просто не нужны. Наконец дошли до слоя угля такой высокой температуры, что начали греться подметки.

Горящий уголь не полагается заливать водой, от этого он может сильнее раскалиться. Но иного выхода у нас не было. Убрали людей наверх и в обе горловины пустили воду из шлангов. При соприкосновении воды с углем произошел как бы взрыв, потом она забурлила, зашипела и весь бункер Наполнился горячим удушливым паром. Выждав, пока он хоть частично выйдет через горловину, люди спрыгивали вниз и сгребали в ведра залитый слой.

Больше 1-2 минут никто не мог оставаться в бункере. Людям помогали выбраться через горловину, они тут же ложились на палубе, чтобы отдышаться и понюхать нашатырного спирта. Снова поливали уголь водой, снова спускались вниз люди, потушенный слой сгребали в ведра и вытаскивали наверх.

Чем глубже, тем больше приходилось лить воды, более удушливыми были пары, труднее было вытаскивать людей из бункеров на палубу и, чтобы им отдышаться, требовалось все больше времени.

У многих разболелась голова, у некоторых началась рвота, но работа не прекращалась ни днем, ни ночью почти двое суток.

Через узкие горловины бункеров люди, задыхавшиеся от едкого удушливого пара, ведрами подняли наверх и вынесли на берег более 40 тонн угля!

Не скоро оправились мы от этого аврала. Главный очаг пожара находился в поперечной угольной яме. Через нее проходил толстенный дубовый айсбимс, распиравший борта корабля по миделю на уровне

ватерлинии, — надежное крепление против сжатия льдами. Он выгорел начисто.

Выгорел пиллерс — толстая колонна, подпирающая палубу в месте, где установлена тяжелая траловая лебедка. Кое-где выгорела внутренняя обшивка корпуса. Я обжег руку, засунув ее в междудонное пространство — вода нагрелась там, как кипяток. Прогоревшие места мы зашили потом досками.

Для нас, грязных и закопченных, гостеприимные горняки Баренцбурга приготовили баню. Затем мы нанесли визит нашему консулу, которого почти все запросто называли Мишей Плисецким.

Угольное месторождение в Гринхарбуре разрабатывалось раньше голландской концессией. Она же построила и поселок угольщиков, состоявший из маленьких двухэтажных чистеньких и комфортабельных коттеджей, типичного прибалтийского облика, под черепичными крышами.

Советский Союз, взявший в 1932 году эту концессию после Голландии, приобрел и поселок со всем оборудованием, инвентарем и даже с мебелью. На склоне горы, возвышаясь над поселком и угольными разработками, стоял большой деревянный двухэтажный дом. Когда-то в нем жил владелец или управляющий рудника, а теперь наш консул. Над домом на высоком флагштоке развевался советский флаг.

Признаюсь, мы были поражены комфортом и роскошью. Внизу находился «холл» с огромным камином, диванами, круглыми столиками и креслами. Комнаты были обтянуты штофными обоями, в доме имелось несколько спален, несколько ванн, несколько уборных, а внизу — не кухня, а целый лабораторный зал. Быть может, таким грандиозным все это показалось мне после нашего маленького и тесного «Персея».

Гостеприимный и милый Миша Плисецкий принял нас очень радушно, угощал отличными сигаретами и

разными сластями — все еще голландского происхождения. Тогда в этом огромном доме он жил один, семья его уехала на материк, и я не мог познакомиться с его малюткой, будущей знаменитой балериной Майей Плисецкой.

Вечер прошел в интересной дружеской беседе.

Когда мы отправлялись к консулу, наша резвая практикантка вместо того, чтобы сойти с судна по трапу, прыгнула прямо с фальшборта на пристань, замусоренную стружками. Она вскрикнула и села на землю. Оказывается, она подвернула ногу. Я помог ей подняться и предложил вернуться на судно, лечь на койку и поставить компресс. Ни в какую! Она тоже выразила желание пойти к консулу.

Пришлось ее вести, да еще в гору, поддерживая со стороны больной ноги. Это не показалось мне обременительным и, должен сознаться, даже понравилось. Тащил я ее и обратно на судно, прижимая к себе, быть может, даже крепче, чем это было нужно. Она опиралась на меня всей своей тяжестью, лодыжка распухла, ступать ей было очень больно.

Пока мы стояли в Баренцбурге, Женя Рылов с помощью двух радиотехников концессии отремонтировал судовую рацию, и она действовала теперь вполне исправно.

С угольного склада при помощи погрузочного конвейера мы взяли столько угля, сколько могли нагрузить на «Персей». Завалили среднюю палубу и даже уложили в мешках на баке. Кое-какими продуктами пополнили и продовольственные запасы.

Утром 16 сентября мы покинули Ис-фьорд и пошли к югу, чтобы, обогнув мыс Южный и Тысячу Островов, начать океанографические работы в акватории восточнее Шпицбергена. Я надеялся также подойти к Семи Островам с востока и тем самым замкнуть наш

путь вокруг этого архипелага. Однако этими мечтами я поделился только с капитаном.

17 сентября «Персей» начал разрез от мыса Южного на давно знакомый нам остров Надежды. Вот показался из моря этот затерянный кусочек неприветливой земли. Я рассказывал практикантке об острове, о моих прежних его посещениях, о найденной в избушке трубке, и мы смотрели на него из иллюминатора моей каюты. Вот почему я упомянул в моем повествовании, что остров Надежды сыграл большую роль в моей личной жизни.

От острова Надежды разрез шел на восточную оконечность острова Эдж, отсюда на остров Короля Карла и далее был проложен курс почти прямо на север, в пролив между Северо-Восточной Землей и островом Белым (Джиллеса). Почти все время стояла туманная или пасмурная погода, плавать приходилось по счислению, но; к счастью, мы выходили именно туда, куда надо.

Пройдя этим проливом в Полярный бассейн, я надеялся повернуть на запад к Семи Островам. Но уже 22 сентября на 79° 23'с. ш. мы вошли в лед. Судя по положению его кромки, и южную часть пролива Хинлопен-стрит тоже закрыли льды.

Продолжая осторожно продвигаться во льдах и тумане к северу, мы по счислению вышли на широту острова Белого и сделали последнюю станцию разреза в семибалльном льду.

Когда немного прояснело и можно было определиться по берегу, оказалось, что мы находимся в 5 милях к северо-западу от мыса Андре — западной оконечности острова Белого.

Погода портилась, но все же из бочки мы с Замяткиным могли разглядеть, что и к северу, и к северо-западу льды становятся много тяжелее, торосистее, сплоченнее и горизонт кажется зубчатым.

Мы не рискнули продолжать разрез к северу или западу, в зону тяжелых льдов. Айсбимс, укрепляющий корпус корабля против ледовых сжатий, выгорел. И лезть во льды было бы даже не риском, а глупостью.

Мы не замкнули наш путь вокруг Шпицбергена только на какие-нибудь сто с небольшим миль и снова вынуждены отступать. В те годы полярные льды все еще надежно охраняли Арктику от посягательств человека.

Работа на последней станции затянулась: пришлось несколько раз менять место и выбираться в полынью, где можно опускать приборы. За это время усилился северный ветер, резко похолодало. Туман и влага, оседая на остывших поверхностях корабля, превращались в стеклянный слой льда. Тонкий стальной такелаж напоминал толстенные прозрачные канаты. Это было 24 сентября, в конце полярной осени.

Основное научное задание экспедиция выполнила. Пора возвращаться в Архангельск за сменой научного состава, и снова в экспедицию — в Карское море.

Мы стоим севернее 79° с. ш. Какой долгий и непроизводительный путь до Архангельска, а оттуда в Карское море лежит перед «Персеем»! А если пойти в Карское море с севера, вокруг мыса Желания? Я подсчитал, что такой путь будет почти в три с лишним раза короче и мы сможем в конце сентября быть уже в Архангельске.

Пока я все это обдумывал, Женя Рылов запросил рацию мыса Желания о состоянии льдов. Ответили, что море чисто по всему горизонту. В такое позднее время разумнее начать работы в Карском море именно с севера, пока нет льдов, а не с юга. Иначе плавание вообще может не состояться.

Угля, воды и продуктов у нас вполне достаточно, чтобы выполнить программу работ в Карском море. К

тому же вблизи острова Белого посчастливилось убить двух медведей.

И я решился объединить две экспедиции в одну.

Собрав ученый совет, я изложил свои мысли и попросил участников высказать соображения. Целесообразность моего предложения была настолько очевидной, что почти все высказались за его осуществление.

На остров Белый мы не высаживались, этому мешали льды, да и не было необходимости. Но года за два до нас к нему подходило какое-то норвежское судно, люди фотографировались на берегу. Проявляли и печатали снимки по возвращении в Норвегию. И вдруг на одной из фотографий обнаружили человеческий череп, лежащий среди камней.

На остров в 1930 году прибыла экспедиция. Она нашла череп, полусгнившую палатку, а под ней останки людей. Вещи, документы и сохранившийся дневник свидетельствовали, что здесь находился лагерь исчезнувшей экспедиции воздухоплавателя Андре, его двух спутников Н. Стриндберга и К. Френкеля. По каким-то признакам было установлено, что все они погибли во сне, отравленные угарным газом, наполнившим палатку, отапливавшуюся примусом[7].

Так была разгадана тайна экспедиции, через 33 года после гибели ее участников.

Итак, закончив станцию и выбравшись из льдов, окружавших остров Белый, мы легли прямым курсом на мыс Желания и начали новый океанографический разрез, пересекавший совсем неисследованные воды северной части Баренцева моря. При нашей обычной скорости 6 узлов расстояние до Новой Земли мы должны были пройти дня за четыре. Однако на этом исключительно интересном разрезе встретились крепкие северо-восточные и восточные ветры. Были дни,

когда вместо обычных 140 миль проходили за сутки только 40.

Поздно вечером 30 сентября, приближаясь к Новой Земле, ««Персей» неожиданно оказался среди айсбергов. Подгоняемые крепким ветром, они выплывали из мглистого сумрака то справа, то слева от курса. До наступления темноты мы успели увидеть, как перевернулись две огромные ледяные глыбы.

По-видимому, айсберги принесло от Земли Франца-Иосифа. Попав в более теплые воды, они, подмытые сильной волной, теряли приобретенное равновесие и переворачивались.

Быстро темнело. Небольшой прожектор не пронизывал туманную муть, а создавал лишь светлое белесое пятно.

Все огни на корабле погасили, иллюминаторы плотно закупорили, чтобы ни один луч света не мешал смотреть вперед. Когда глаза привыкали к сумраку, при неясном свете заоблачных звезд на фоне темных волн все же можно было различить призрачно маячившие более светлые силуэты айсбергов.

Ночь предстояла тревожная. На мостике и вахтенный штурман, и капитан, и я, а на баке матрос напряженно всматривались во тьму. Может быть, лечь в дрейф? Но при такой волне вряд ли удалось бы избежать столкновения с айсбергами, имевшими большую парусность и двигавшимися очень быстро под воздействием ветра.

Кто-то, желая взглянуть, что творится, на море, открыл дверь лабораторной рубки — и яркий свет резанул по глазам. Какой же шквал самых крутых выражений обрушился с мостика на несчастного! Дверь быстро захлопнулась, даже не удалось заметить, кто это был. Но мы на какое-то время потеряли остроту зрения.

Усталый и промерзший, я спустился в каюту выкурить трубочку и согреться. Открыв дверь, я был

поражен — уж очень разителен был контраст с суровой обстановкой наверху, где ветер завывал в такелаже, холод леденил лицо и от напряжения слезились глаза. Здесь радиаторы распространяли тепло, ярко светила люстра и на ковровой дорожке, прямо на палубе, упершись ногами в диван или переборку (качало так, что сидеть иначе не было возможности), тесно расположилась веселая компания: А. И. Мусиков и В. П. Зенкович с гитарами, З. Я. Эпштейн с гребенкой, гидрохимик Е. Н. Бокова и другие сотрудники. Они пели персейские и какие-то пиратские песенки, рассказывали что-то веселое и беззаботно смеялись, не подозревая об опасности.

Многие айсберги, исхлестанные и обгрызенные волнами, особенно невысоко торчащие из воды, потеряли свою сверкающую белизну, потемнели, и их очень трудно было разглядеть среди пенящихся гребней.

Звездному флагу «Персея» сопутствовала удача. Счастливо избежав опасности, он 1 октября подошел к мысу Желания. С нетерпением ожидали непредвиденных гостей зимовщики этой далекой радиометстанции (кажется, их было всего 6 человек), но из-за прибоя у берега мы не могли высадиться и обменялись только радиоприветствиями.

Наша устаревшая радиостанция еще на подходе к острову Белому снова закапризничала. Не успев сообщить в Москву о намерении направиться в Карское море, я разрешил радисту заняться ее налаживанием на переходе к Новой Земле. Только 1 октября через рацию мыса Желания мы сообщили в ГОИН о своем местонахождении и о начале работ в Карском море. По-видимому, в институте эта весть оказалась полной неожиданностью.

В Карском море были повторены разрезы 1927 года: от мыса Желания на остров Белый и обратно на

Маточкин Шар.

Знаменательно, что и в этом году, как только мы вошли в Карское море, погода улучшилась и все четыре разреза удалось выполнить без особого труда.

С радостью встретили нас зимовщики Маточкина Шара. Во-первых, приготовили баню с совершенно пресной водой и без всякого ограничения. Потом организовали вечер встречи, потчевали своей зимовочной едой, которую старый полярник повар Вася готовил не хуже, чем в хорошем ресторане.

Персейцы тоже не ударили в грязь лицом — наши сотрудницы испекли пироги, и сладкий и «полярный», с начинкою из медвежьего мяса. Это мясо у нас научились приготовлять так, что не оставалось ни малейшего привкуса тюленьего жира. Для этого мясо надо... хотя, прошу прощения, медведь находится теперь под охраной и оглашать рецепт приготовления его мяса нет никакого смысла.

Зимовщики угощали нас музыкой, пели матшарский гимн «Шестнадцать матшарцев, шестнадцать друзей» (зимовало 16 человек), магдебургский немец Фриц (в прошлом циркач, потом военнопленный, потом красногвардеец, служащий Внешторга, а с 1928 года бессменный зимовщик Матшара) веселил нас всевозможными фокусами и шутками. Демонстрировал Фриц сидевшего на его плече огромного золотистого петуха, тоже старого зимовщика, который потерял в Арктике способность ориентироваться во времени и кукарекал, когда вздумается. Фриц был хозяином и воспитателем всех собак зимовки.

От Матшара «Персей» спустился к заливу Шуберта, сделал разрез к Ямалу, а оттуда к Югорскому Шару.

Вечером 9 октября мы закончили океанографические исследования в Карском море, а на следующий день вышли на запад проливом Югорский Шар.

16 октября «Персей» был в Мурманске. Закончилось самое длительное плавание «Персея», во время которого он прошел более 4000 миль, из коих 350 во льдах, выполнил работы на 76 станциях и сделал 260 промеров глубин.

Исследования производились на огромном пространстве от Гренландского моря на западе до Карского на востоке. Я уже отмечал, что у западных и северных берегов Шпицбергена до «Персея» побывали только «Ермак» в 1901 году и «Красин» в 1928 году, но они попутно делали всего лишь единичные разрозненные станции.

Наблюдения, выполненные в сороковой экспедиции «Персея» на определенных, заранее намеченных разрезах, принесли материал о гидрологии водных масс этого труднодоступного района и об участии атлантических вод в их формировании[8] .

Работы в Карском море, повторившие программу 1927 года, дали единственный сравнимый материал для суждения о его гидрологическом режиме[9].

Вернувшись после экспедиции в Москву, я узнал, что исследовательское судно «Альбатрос», вышедшее под началом Владимира Яковлевича Никитинского из Красноярска в Архангельск без радиста, потерпело аварию и лежит у северного берега острова Белого.

Выполняя разрез от мыса Желания на этот остров, мы были в каких-нибудь 15-20 милях от места гибели «Альбатроса». Будь у них радист, мы могли бы оказать им помощь и не случилось бы трагической смерти Никитинского и его сотрудников Дмоховского и Иванова, замерзших на пешем пути к югу.

ГЛАВА 11
★★★★★★★★★★★★★
Продолжение работ по программе 2 МПГ в 1933 году

Нордкап. Дурной славой пользуется у моряков этот самый северный мыс Европы. Здесь воды теплого Северо-Атлантического течения, прижимаясь к берегу, круто поворачивают на восток. Теплыми остаются они и зимой. А совсем рядом холодная горная страна Северная Норвегия. На стыке теплых и холодных воздушных масс возникает борьба, в которую вмешиваются приходящие с запада циклоны, — возникают жестокие штормы.

Изменчиво направление штормовых ветров. И развивают они у Нордкапа высокую крутую волну неопределенного направления, какую-то толчею. Море кипит. Волны вздымаются, всплескиваются в хаотическом беспорядке. Они не качают, а треплют и бьют корабль, попавший в их власть.

Но до сих пор «Персей» счастливо избегал нордкапских штормов. Больше того, однажды в новогоднюю ночь он находился под самым Нордкапом. Тогда стояла теплая тихая погода, сияли звезды, проглядывая сквозь прозрачную драпировку северного сияния. Только с запада катилась длинная пологая зыбь, плавно покачивая наш ярко освещенный корабль.

«Персей» и «Николай Книпович» добросовестно вели наблюдения по программе Второго международного полярного года. В январе 1933 года «Персей» должен был сделать разрез от Нордкапу на мыс Южный.

Многократные его повторения в различные сезоны уже дали интереснейшие результаты.

Тяжело работать зимой. Хотя за всю мою практику зимних плаваний ни разу температура в открытом море не была ниже —19°, все же и при таком морозе иметь дело с мокрыми холодными батометрами неприятно. Почти всегда дуют крепкие, а то и штормовые ветры, сильно качает — на мокрой, даже обледенелой палубе трудно устоять на ногах, а тут еще, перегнувшись через поручень, надо навинчивать батометры на трос, вырывающийся из рук.

Мне очень не хотелось идти в это плавание, не потому, что боялся трудных условий, к ним я привык, а по причине тяжелой болезни моего отца.

Из группы начальников экспедиций в Москве находились только двое, трое были в море, Никитинский погиб. Из двоих один отказался, сославшись на нездоровье. Институт должен был выполнить свои обязательства по программе 2 МПГ.

Плавание предстояло недлительное — в январе севернее острова Медвежьего вряд ли можно забраться. По моим расчетам, закончить разрез и возвратиться в Мурманск можно было не более чем за две недели. Учитывая все это, я согласился идти в плавание. С тяжелым сердцем уезжал я в Мурманск и не предполагал, что отца в живых больше не увижу.

Из Мурманска вышли вечером 12 января при отвратительной погоде. Не успели отойти от пристани, как в снежном вихре скрылись огни города. Низкие темные тучи еще больше сгущали тьму полярной ночи. Тревожные мысли не давали покоя: «Зачем я уехал? Несмотря ни на что надо было остаться в Москве».

Мне казалось, что у многих было какое-то угрюмое подавленное настроение.

Ветер завыл в снастях, начало покачивать даже в Кольском заливе. Вышли в море. Там свирепствовал холодный встречный ветер силой 7-8 баллов, сбавлявший наш ход. До Нордкапа мы тащились целых четыре дня.

У Нордкапа скорость ветра в порывах достигала 11 баллов, а может быть и больше. На море творилось что-то невообразимое. Создавалось впечатление, что волны не катятся по морю, а, какая-то сила выталкивает их из глубины, и высоким всплеском они взлетают вверх.

«Персея» отчаянно клало и бортовой, и килевой качкой, он черпал через фальшборты, вода гуляла по палубе сплошными потоками. Устоять на ногах было трудно, что-либо делать — совершенно невозможно. Горячую пищу не готовили, чего на «Персее» еще не случалось, ели всухомятку — хлеб и консервы, запивая чаем. О выполнении станций нечего было и думать.

Промерзший и уставший от качки, лег я отдохнуть. Но и лежать было непросто, так возило по койке. В каюте стало холодно. Укрывшись одеялами, полушубком и кое-как расклинившись диванными подушками, я заснул. Это было ночью 16 января.

Страшный удар, от которого содрогнулся корпус, обрушился на корабль. Меня вместе с одеялами выбросило из койки. Испуганно затрепетало сердце, мелькнула мысль, что наскочили на камни. Но мгновенно рассудок отверг ее: камней здесь нет, значит, на нас налетел другой корабль.

Остановилась машина, неуправляемого «Персея» стало валять еще сильнее.

Выбравшись из одеял, я выбежал на палубу — никакого судна нет, только тьма да бешеное море.

На мостике совершенно мокрый стармех Мусиков рассказал мне, что случилось.

Как ни старался рулевой держать корабль носом на волну, в какую-то злополучную минуту его поставило

лагом. И огромная крутая волна, как лавина, обрушилась на его левый борт. Через световой кап на спардеке она устремилась в машинное отделение, выбила массивную дверь и проломила стену в кают-компанию, сорвала и поломала гидрологическую электролебедку и даже выдрала несколько верхних дубовых досок ледовой обшивки корпуса.

Вода затопила кают-компанию всю до потолка. Прикрепленные к нему матовые шары люстры оказались заполненными водой, а она могла в них попасть только через узенькую щель между стеклом и металлической оправой.

Удар волны был настолько сильным, что погнулись леера поручней бортового прохода, сделанные из пруткового железа в палец толщиной, а стойки вырвало из палубы, хотя поверхность сопротивления этого сооружения ничтожна. Но самое страшное было то, что подались толстые борта деревянного корпуса со сплошным набором, противостоявшие полярным льдам уже не раз. В результате мгновенной деформации переломилась толстая труба вакуумного циркуляционного насоса, выводившего за борт охлаждающую воду.

Немало бед волна натворила и на палубе, она сорвала и разбила бочки с машинным маслом — ходить по смазанной палубе стало еще труднее.

Стармеха Мусикова, в момент катастрофы находившегося в машинном отделении, окатило волной через световой кап. Взбежав на мостик и доложив о причине остановки машины, он спустился в свою каюту, дверь которой выходила в кают-компанию. Но переодеться ему не удалось: как и в кают-компании, в его каюте тоже побывала вода и все оказалось подмоченным. Пришлось нам собирать разные части туалета, чтобы он мог переодеться в сухое.

Неуправляемое судно попало во власть разбушевавшегося моря, и мы очень боялись, что следующая такая волна может стать для нас роковой. Поэтому механики старались хоть как-нибудь восстановить переломленную трубу и пустить машину. При отчаянной качке производить эту работу было очень сложно, но нижняя команда с ней справилась. Однако теперь большая часть воды из холодильного насоса выливалась не за борт, а в машинное отделение. Чтобы ее откачивать, пришлось использовать все водоотливные средства.

Волны перекатывались через палубу, но ничего не разрушали, по-видимому, та страшная волна была девятой. А шторм не стихал, и положение наше все еще было весьма опасным. Конечно, не могло быть и речи о том, чтобы продолжать экспедицию, надо было возвращаться домой на ремонт. Но и обратный путь до Мурманска, путь не малый, был весьма рискованным. Зимний шторм как заладит, так не скоро прекращается, а гибель в открытом море трех наших траулеров у всех была еще свежа в памяти.

Кое-как добрались мы до норвежского берега и стали на якорь за высоким обрывистым мысом, чтобы в ветровой тени укрепить отливную трубу, забить досками стенку кают-компании и исправить другие повреждения. Сделав все, что могли, мы собрались в просушенной кают-компании обсудить случившееся и решить, что делать дальше.

Совсем близко находился небольшой норвежский городок Хунисвог, в который я ходил на исследовательском судне «Савва Лошкин». Там, я знал, можно подремонтироваться и оттуда, быть может, продолжить экспедицию на север. Но, собираясь в плавание, мы не думали заходить в иностранные порты и не имели «соответствующего оформления» на заход, а

потому единогласно решили — рисковать, но идти в Мурманск.

Тяжелый был этот переход.

В Мурманск пришли к вечеру 21 января. Мы были еще в море, когда на «Персей» передали, что меня просят зайти на городской телеграф сразу же по прибытии в порт. Связь плавающих кораблей с берегом осуществляется через морскую радиостанцию и там всегда в курсе всех событий, происходящих как на кораблях, так и в семьях моряков.

Как только мы ошвартовались, я тотчас побежал на телеграф, где мне вручили две печальные телеграммы — одну от мамы, сообщавшей, что отцу очень плохо, другую от двоюродной сестры Татьяны Викторовны: «Дядя Аполлинарий при смерти».

На радиостанции решили меня не расстраивать и телеграммы в море не передавать, ведь я был бессилен как-либо ускорить свое возвращение, тем более что мы и так по мере сил продвигались к Мурманску. В тот же день я сел в поезд на Москву. В Ленинграде я увидел газету с траурным извещением о кончине художника академика А. М. Васнецова.

В Москве на нашей квартире отца я не застал. Мне сказали, что гроб с его телом увезли в Третьяковскую галерею.

В зале Третьяковской галереи стоял гроб, засыпанный цветами. Я приехал, когда гражданская панихида уже началась. Было много народу. Говорили речи, тепло вспоминали умершего.

Но я мало что понимал и плохо осознавал окружающее. Потом кладбище Введенские Горы, вырытая могила, стук комьев мерзлой земли по крышке гроба, цветы, венки, прощальные слова. Но все это я видел и слышал будто сквозь завесу густого тумана.

Постепенно разошлись все, оставив меня одного у могилы. И тогда ярко, как видение, возникло в моем сознании расставание с отцом перед отъездом в Арктику, его долгий прощальный взгляд, его слезы. Вспомнились мне последние с ним прогулки по Москве, в село Коломенское, детство. Вспомнились обиды и огорчения, которые я ему причинял по легкомыслию и эгоизму молодости. В какие-то мгновения пронеслось в памяти все, что в моей жизни было связано с отцом.

И вот тут, у свежей могилы, когда спешка в Мурманске, вагонная суета, траурный митинг в Третьяковской галерее были позади, когда разошлась толпа, я вдруг со страшной остротой и болью понял, что дорогого отца уже нет. Безысходная тоска, как черная пелена, навалилась на меня, и я забыл обо всем, кроме своего горя.

В старой, обжитой с детства квартире, где все было связано с отцом, так и казалось, что он выйдет сейчас из мастерской с палитрой и кистями в руках и скажет: «Ну вот, наконец-то приехал, отпустила тебя твоя Арктика!»

Нордкап оправдал свою репутацию. В этом мы убедились на своем горьком опыте в январе, к счастью, отделавшись нелегким испугом.

И вот мы снова у знаменитого мыса, но сегодня 15 мая, теплый солнечный день, штиль, еле катится пологая зыбь и не качает, а плавно поднимает и опускает корабль.

Море маслянисто-гладкое, а посмотришь за борт — густая синева, кажется, уходит в беспредельную глубину и становится все темнее и темнее. Это цвет воды Атлантического течения. У Нордкапа оно прижимается к материковому склону, поэтому разрез к мысу Южному интересно было начать вблизи берега, в трехмильной зоне норвежских территориальных вод. В этом мы не видели ничего предосудительного.

Научно-промысловые экспедиции ГОИНа установили, что косяки тресковых рыб проходят с запада в Баренцево море, придерживаясь потоков атлантических вод и определенной глубинной зоны. Под Нордкапом, мимо которого неизбежно должны пройти эти косяки, имелись оптимальные условия. Здесь косяк сильно сплочен, а дальше на восток в зависимости от отдельных ветвей, на которые распадается Атлантическое течение, тресковые разбредаются по различным промысловым районам. Было чрезвычайно важно именно здесь перехватить тресковое стадо и проанализировать его расовый, возрастной и прочий состав.

Для того чтобы получить необходимый ихтиологический материал, нужно произвести лов оттертралом, а это является уже промыслом, что в зоне территориальных вод совершенно недопустимо.

Всего-то один час нужно идти с оттертралом. И никогда не имели мы еще ихтиологических материалов из этого района.

Солнечный день и зеркальное синее море располагали к благодушию.

Пройтись с оттертралом по зоне определенных глубин и поймать немного рыбы, это же сбор научного материала, результаты обработки которого будут опубликованы и станут всем широко известны.

И я решил рискнуть, только проделать эту операцию надо как можно быстрее. Подготовили оттертрал и спустили его за борт. Но, как говорится, поспешишь — людей насмешишь. То ли слишком поспешно дали обороты машине, то ли течение под берегом было быстрым, то ли неудачно развернулся корабль, но трал нанесло на винт. Тралмейстер, торопившийся поскорее произвести лов, не сразу заметил эту опасность, и мотню трала и часть крыльев намотало на винт. Машина, работавшая на малом ходу, остановилась. Дали задний

ход, но было уже поздно: винт превратился в огромный комок запутанной сети и не вращался. Корабль потерял способность двигаться и управляться. Чудесная штилевая погода лишала возможности поставить паруса и нас торжественно понесло течением вдоль норвежского берега.

Конечно, все силы и изобретательность были сосредоточены на освобождении винта. Медленно поворачивали гребной вал, действовали баграми, кошками и ножами, прикрепленными к шестам, но дело подвигалось медленно.

В разгар этой «увлекательной» работы, в которой принимали участие все, кто делом, а кто советами, у берега показался дым, а затем и судно. Из фиорда, где расположен городок Хунисвог, вышел пароход местной пассажирской линии «хютте рютте», обслуживающий населенные пункты норвежского побережья.

Я велел поднять звездный экспедиционный флаг, вывесить на виду планктонные и мальковые сетки, батометры и всякие приборы, показать, что это научно-исследовательское судно. И не зря — пароход круто развернулся и лег курсом прямо на нас. Когда он был совсем близко, с мостика нам крикнули: «Что за судно, почему дрейфуете, не нужна ли помощь?»

Мобилизовав свою память (я уже начал забывать норвежский), я ответил: «Русское экспедиционное судно, выполняет научные океанографические работы, много благодарны, в помощи не нуждаемся».

— Куда дальше направляется экспедиция? — последовал вопрос.

— Шпицберген и Гренландия, — ответил я.

— Счастливого плавания, — пожелали нам с парохода.

— Много благодарны, привет норвежским морякам, — ответил я.

Небольшой пароход, сверкающий чистотой и как-то по-особому опрятный, что свойственно норвежским судам, обошел нас кругом. На его палубе столпились пассажиры — дамы в шляпках с зеленой вуалью, мужчины в модных тогда брюках гольф и пестрых гетрах. Нас рассматривали в бинокли, щелками фотоаппаратами — эти признаки явно свидетельствовали, что на пароходе иностранные туристы, во множестве посещавшие Северную Норвегию.

Обойдя вокруг нас, пароход гуднул в знак приветствия и направился в Вардё.

Мы тоже гуднули и продолжали свою «научную работу» по освобождению винта от трала.

Долго мы возились с винтом, наконец он завертелся. И мы начали гидрологический разрез на остров Медвежий по программе Международного полярного года.

Кроме того, экспедиция должна была разведать положение кромки льдов в северо-западной части Баренцева моря и выяснить ледовые условия в Ис-фьорде.

«Персей» подходил к острову Медвежьему 19 мая. 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 и приступили к работе.

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 радиограммы 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. На острове нас ждали в гости и уже пекли «какер», что по-норвежски означает «пирожное».

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, но у берега пенилась полоса прибоя, и мы полагали, что не сможем подойти к нему. Все же мы побрились, приоделись, спустили вельбот и решили попытаться.

На обрывистом берегу мы заметили группу людей, которые знаками показывали нам, где подойти. На скале был сооружен помост, далеко нависающий 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 казалось 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.

Знать бы, что такая высадка, никакие какеры меня 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 наш тучней капитан Н. М. Михеев, заменивший в этом рейсе Замяткина.

Самым трудным и неприятным оказалось перебраться с лестницы 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, сияющие голубые глаза моей близкой знакомой из Тромсё, в обществе которой я провел немало приятных часов.

Познакомился я с ней в семье Геннадия Олонкина, сподвижника Амундсена в его плавании на «Мод» из Тромсё до Сан-Франциско Северным морским путем. Норвежский радист на «Мод» заболел и остался зимовать в Югорском Шаре, а русский радист с Югорского Шара пошел вместо него в плавание на «Мод».

Дальнейшая жизнь и деятельность Олонкина неразрывно связаны с Амундсеном. По возвращении из знаменитой экспедиции он был награжден высшим норвежским орденом Почетного легиона, принял норвежское подданство (его мать норвежка); в период моего пребывания в Норвегии он работал научным сотрудником в Метеорологическом институте в Тромсё.

Моя знакомая — фрекен Маргарет, самая красивая девушка Тромсё — была родственницей жены Олонкина.

Покидая Тромсё на оборудованном норвежской верфью экспедиционном судне «Савва Лошкин», я долго смотрел на изящную хрупкую фигурку на пристани, махавшую нам белым шарфом.

Тогда я был уверен, что никогда в жизни больше не увижу фрекен Маргарет. Но вот через три года, вскарабкавшись по головокружительному трапу на остров Медвежий, первое, что я здесь увидел, были чудесные голубые глаза Маргарет. За три года ее фигурка в какой-то мере утратила свою хрупкость, но не изящество; теперь она была уже не фрекен, а фру — женой начальника зимовки, сотрудника Метеорологического института в Тромсё. Оказалось, что 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 и полагается, 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, сластями, в том числе и «какерами», испеченными фру Маргарет, единственной женщиной на острове.

Я удостоился быть посаженным рядом с хозяйкой, занимавшей место во главе стола. Для нас время летело слишком быстро, мы вспоминали Тромсё, общих знакомых. Я узнал, что сыну фру Маргарет уже полтора года, зовут его Исбьёрн, но на зимовку его не взяли, оставив у бабушек в Тромсё.

На острове зимовала еще и группа польских геофизиков. Жили они в другом доме. В кают-компанию зашли только их начальник, здоровый рыжебородый поляк, говоривший по-русски, и один из сотрудников. Пробыли они недолго и держались официально.

Несколько лет спустя в библиотеке института мне на глаза случайно попала книга на польском языке. В ней описывалась зимовка на острове Медвежьем и визит «Персея». Мою персону автор изобразил в книге несколько странно — большевистским моряком-комиссаром времен восемнадцатого года. Особое внимание автора, рыжебородого начальника польской зимовки, почему-то привлекли мои сапоги, ничем не примечательные.

Приятные часы текут быстро, как мгновение, — пора прощаться с хозяевами. Волнение на море несколько улеглось и спуск в шлюпку доставил меньше неприятных ощущений. Мы гребем на корабль, удаляясь от острова.

Наверху, на нависающей над морем площадке, Маргарет в беличьей шубке машет нам рукою в меховой рукавице.

От Медвежьего мы продолжили разрез на мыс Южный, но уже в 50 милях севернее острова встретили мелкобитый лед сплоченностью 2-3 балла, который очень скоро сплотился до 6-7 баллов. Пришлось лавировать и выполнять станции, выбираясь в полыньи.

На следующий день, 20 мая, на широте 75° 20' мы вошли в крупнобитый торосистый лед с большими разводьями, позволявшими выбирать место для станций. На 75° 54' с. ш. мы оказались в 8-балльном тяжелом льду, труднопроходимом для «Персея».

Нам хотелось выполнить разрез полностью и закончить его, как полагалось, у мыса Южного. По зонам более разреженного льда, разводьям и полыньям мы продолжали двигаться к северу.

Нанесло туман, и без того плохая видимость совсем ухудшилась. Вдруг справа по курсу увидели большую льдину грибовидной формы с подмытой нижней частью. Это же стамуха, сидящая на мели!

Резко звякнул машинный телеграф, стрелка перескочила на «полный назад». Корабль остановился. Бросили лот — глубина всего 15 метров.

Это была неожиданность.

Рассеявшийся ненадолго туман позволил определиться — корабль оказался в миле от берега, среди рифов. Выбирая легкопроходимые участки, мы незаметно уклонились к востоку. Пришлось поспешно отступать в юго-западном направлении. В районе мыса Южного в это время скопился крупнобитый торосистый 9-балльный лед, сильно сжатый свежим западным ветром.

Только к утру 22 мая вышли мы на чистую воду и легли курсом на Ис-фьорд.

Разрез Нордкап — мыс Южный был закончен.

Впервые выполненный в мае, он дал очень интересные гидрологические материалы. Впервые было определено и генеральное направление кромки льдов в районе остров Медвежий — мыс Южный, она простиралась с юго-юго-востока на северо-северо-запад, а отдельные языки имели направление с северо-востока на юго-запад.

Таким образом, основное задание весенней экспедиции по программе Второго международного полярного года было выполнено уже к 22 мая.

Впечатление о переходе до Ис-фьорда несколько испортили свежие западные ветры и изрядное волнение. Все это время я серьезно размышлял. Из головы не выходила встреча с норвежским пароходом, вернее, разговор с норвежским капитаном. В ответ на его вопрос, куда направляется наша экспедиция, у меня

невольно вырвалось слово «Гренландия». Это слово теперь не давало мне покоя.

Я знал, что о Гренландском море имелись скудные отрывочные данные, полученные отдельными кораблями и обобщенные Нансеном.

В двадцатых годах воды Гренландского моря посетил американец Уилкинс, но он лишь опробовал приборы подводной лодки «Наутилус», на которой собирался пройти под льдами до Северного полюса. Систематических наблюдений он не производил. О каких-либо других работах в Гренландском море мне тогда известно не было.

В прибрежных водах Западного Шпицбергена и к северу от него «Персей» уже производил океанографические работы; гидрологические материалы были обработаны и составили одну из глав моей будущей диссертации. Но не было материалов, характеризующих ширину и мощность Шпицбергенской струи Атлантического течения.

Работы в гренландских водах, согласно договоренности, должна была проводить Норвегия. Но насколько я был осведомлен, Норвегия не могла выполнить свои обязательства. В этом случае наши наблюдения теряли смысл — только по нашим данным нельзя было выяснить роль атлантических вод в формировании водных масс Полярного бассейна.

Почему же слово «Гренландия» сорвалось с моего языка? По-видимому, оно сидело где-то глубоко в подсознании и только теперь стало предметом моих раздумий.

Успешно выполнив задание, мы идем в Ис-фьорд. Там можно взять полный груз угля и воду. Никаких ограничений во времени у нас нет.

Почему бы из Ис-фьорда не двинуться к Гренландии? До сих пор ни одно советское судно, тем более научно-исследовательское, не посещало гренландские воды. Не

только Советский флаг с серпом и молотом, но и старый Российский трехцветный флаг никогда не развевался над просторами Гренландского моря.

И я решаю созвать совет экспедиции, который в этом плавании очень малочислен — научных сотрудников всего 8 человек, потому что задачи рейса чисто гидрологические. Высказав свои соображения, я попросил присутствовавших высказаться. Всем пришлось по вкусу мое предложение, его приняли с восторгом.

Итак, поход в Гренландское море!

В устье Ис-фьорда еще держалась поясина мелкобитого льда, но в Гринхарбуре, чтобы подойти к пристани Баренцбурга, пришлось разломать зимний лед. Нас встретили как старых знакомых. По установившейся традиции в клубе был организован вечер и я рассказывал о работах «Персея» по программе Второго международного полярного года.

По просьбе наших друзей-углекопов и консула М. Плисецкого команда «Персея» помогла поднять затонувшее во время шторма небольшое суденышко — их единственное морское транспортное средство. В благодарность за помощь уголь отпустили нам бесплатно. Мы с удовольствием воспользовались этим и погрузили угля столько, сколько можно было впихнуть в «Персей».

В Ис-фьорде команда и сотрудники готовились в поход к Гренландии. Боцман Морозов сращивал тросы для спуска приборов. Дело в том, что на лебедках было намотано по 500-600 метров троса — в Баренцевом море больше и не требовалось. В Гренландском море предстояло работать на глубинах более 2000 метров, длинных тросов у нас не было.

25 мая все было готово к походу. Мы торопились выйти в море — хотелось использовать хорошую погоду.

Утром на пристани собрались рабочие и администрация рудников — русские люди, проживающие на далекой норвежской земле, в суровой Арктике. Они пожелали нам счастливого плавания и успехов в работе. Я благодарил и тоже желал успехов в работе и хороших пластов угля.

Последним спрыгнул с борта «Персея» Миша Плисецкий, принесший на прощание всякие вкусные гостинцы. Не думалось тогда, что это было прощание навсегда.

Третий протяжный гудок — и впервые советский научно-исследовательский корабль вышел к берегам Гренландии. В Гренландском море мы собирались пересечь струю теплого Атлантического течения, определить его ширину, глубину распространения и температуру его вод; войти во фронтальную зону, в которой это течение соприкасается с Восточно-Гренландским течением, несущим холодные воды из Полярного бассейна, а вместе с ними и полярные льды.

Разрез на запад решили проложить прямо по 78-й параллели.

По выходе из Ис-фьорда нас встретил весьма свежий ветер. Мы еще не освоили работу на больших глубинах, поэтому у южной оконечности Земли Принца Карла решили подождать, когда погода улучшится. Намеченный разрез имел такое большое значение, что было нельзя пропускать станции.

На рассвете 26 мая ветер затих. Определившись по острову Земля Принца Карла, мы пошли на запад.

Погода благоприятствовала работам, но станции занимали гораздо больше времени, чем мы предполагали. Так, при измерении глубины до 2000 метров только спуск и подъем лота продолжался более 40 минут, на полную серию наблюдений батометрами уходило более двух часов, потому что «Персей» не был оборудован быстроходными глубоководными лебедками.

28 мая подошли к кромке сплоченного крупнобитого льда, простиравшейся в основном с юго-запада на северо-восток.

Утром 29 мая «Персей» пересек нулевой меридиан и впервые оказался в западном полушарии. Мы продолжали следовать вдоль кромки льдов, имевшей теперь восточно-западное направление, временами пересекали выдающиеся к югу языки и поясины льда, а иногда забирались в тяжелый лед (сплоченностью до 7 баллов), чтобы сделать станцию возможно ближе к 78-й параллели.

К вечеру на 78° 05' с. ш. и 2° 05' з. д. «Персей» вошел в крупнобитый, очень торосистый лед. Льдины достигали необычайной толщины и огромных размеров, сплошным частоколом громоздились 4-5-метровые торосы, подводные части льдин, выступающие в виде платформ, уходили далеко в глубину. Такие тяжелые льды «Персей» встретил впервые. Характер льдов указывал, что мы подошли к Восточно-Гренландскому течению и что это был пак, вынесенный из Полярного бассейна. Кромка льда, похожая на скалистый, занесенный снегом берег, поворачивала на юго-запад, и продвигаться дальше на запад не представлялось возможным.

Мы пробирались между двух огромных льдин, чтобы выйти в большую полынью и сделать последнюю, самую западную станцию нашего разреза. Вдруг «Персей» содрогнулся от удара и почти тотчас остановился — до середины корпуса вылез он на далеко выступающую подводную часть мощной льдины.

Дали самый полный вперед, забурлила вода от винта, судно немного подвинулось, нос перевесил и опустился, корма немного поднялась, но со льдины корабль не сошел. «Полный назад» и «полный вперед» — безрезультатно, «Персей» ни с места.

Спустили шлюпку и укрепили на огромной льдине небольшой якорь (завозник). Дали ход машине и лебедке — якорь вырвало.

Положение создавалось критическое. Если нас зажмет между такими вот льдинами, то может и раздавить. Надо поскорее слезать с этой проклятой льдины, ее подводная часть и не собирается обламываться, и кто знает, какая у нее толщина.

Подняв давление пара в котле до марки, снова завезли якорь на льдину, несколько раз обмотали тросом мощный торос, откачали излишки пресной воды, дали самый полный ход машине, и, подматывая трос лебедкой, сползли наконец с льдины в полынью. Несколько часов затратили на эту операцию, но все же вырвались из объятий предательских льдов.

В полынье мы сделали последнюю западную станцию гренландского разреза, потом выбрались на чистую воду и с попутным ветром под парусами 30 мая направились в Кольский залив. На протяжении почти 800 миль «Персею» удалось продержать паруса; вечером 3 июня он прибыл в Мурманск.

Всего за 23 дня экспедиция по счету сорок третья, прошла более 2000 морских миль, сделала 40 океанографических станций.

Это плавание, особенно в Гренландском море, интересно тем, что наблюдения производились в период гидрологической зимы.

Дойти до Гренландии, конечно, не удалось, да в мае это и невозможно, но мы пересекли Шпицбергенскую ветвь Атлантического течения вплоть до зоны стыка с холодными водами Восточно-Гренландского течения, получив представление о ее мощности и температуре.

Впервые выполненный разрез в Гренландском море вошел в историю советских океанографических исследований в Арктике, поэтому я приведу некоторые выводы, сделанные еще в плавании.

Шпицбергенская ветвь имела в это время значительно меньшую мощность, чем Нордкапская, была разделена на две струи, максимальная ее температура не превышала 3° и положительные температуры наблюдались только в верхних горизонтах до 500 метров. Ниже глубины Гренландского моря были заполнены полярными водами с отрицательной температурой.

Воды Нордкапской ветви имели температуру до 5,2°, она оставалась положительной во всей толще от поверхности до дна.

Осенью намечалось повторить разрез в Гренландском море и снова проникнуть к северному побережью Шпицбергена, чтобы проследить за продолжением Шпицбергенской ветви.

«Персей» перешел в Архангельск, где я должен был поставить его на ремонт и подготовить к осеннему походу. Закончив эти дела, я выехал в Москву, чтобы заняться обработкой экспедиционных материалов и подготовкой осенней экспедиции в пришпицбергенские воды. Я очень тщательно продумывал программу работ, учитывая полученный опыт.

Но неожиданно все изменилось…

Когда через несколько месяцев я возвратился в институт, там произошли большие изменения, а создатель института Иван Илларионович Месяцев уже не был директором.

Я снова работал в море, снова был начальником экспедиции, выполнявшей специальные задания. Плавал на гидрографическом судне «Политотделец», зимою потерпел на нем аварию на кошках у острова Колгуева, затем плавал на э/с «Николай Книпович», руководил переоборудованием исследовательского судна «Омуль» и снова терпел на нем аварию в Горле Белого моря. Позже плавал на «Витязе» в Тихом океане, был

заказчиком и наблюдающим за постройкой большого исследовательского судна «Михаил Ломоносов» в ГДР.

Но никогда больше не видел я моего «Персея».

Давно ушедшие годы, связанные с «Персеем», годы самоотверженного труда и опасностей, сохранились в памяти как самое деятельное, самое радостное время моей жизни.

★★★★★★★★★★★★

Заключение

Я только гидролог и моряк и не обладаю мастерством писателя. Быть может, повествование мое показалось читателю малоинтересным, однообразным или слишком специфичным. Приступая к работе над воспоминаниями, я отдавал себе в этом отчет и предусматривал возможность такой оценки, но все же взялся за перо. Взялся потому, что в литературе почти ничего нет о том отдаленном периоде, когда возникла и получила развитие в нашей стране наука о море.

Я не знаю, почему не пользуется признанием прекрасное русское слово «мореведение», — мне оно нравится и я его применяю.

Молодое поколение мореведов, да и среднее тоже, зачастую не имеет представления о том, что такое Плавморнин, когда и как он возник, что такое «Персей», кому обязано своим возникновением советское мореведение и какие трудности в те далекие годы испытывали его создатели.

Нельзя быть Иваном, не помнящим своего родства. Нельзя быть мореведом, не знающим, что такое Плавморнин, «Персей» и кто такой Иван Илларионович Месяцев.

Я счел своим долгом рассказать о том, в чем сам участвовал или чему был непосредственным свидетелем. И если мой труд лишен литературных достоинств, то как историческая справка, я надеюсь, он найдет свое место на книжных полках в разделе науки о море.

В моем заключении я хотел бы самым кратким образом обрисовать значение исследований,

производившихся на «Персее» в северных морях за те 10 лет, которые я на нем плавал.

На «Персее» получил свое начало и постепенно усовершенствовался комплексный метод океанографических исследований, основоположниками которого явились Иван Илларионович Месяцев и Лев Александрович Зенкевич. От видового изучения донной фауны перешли к количественному ее учету, что стало особенно важным при оценке кормности промысловых банок, на которых концентрировались косяки тресковых рыб. Метод количественного учета распространился потом и на изучение планктона.

Планы экспедиционных работ строились на основе тематических планов института и обеспечивали выполнение различных исследований в море. Экспедиционные программы разрабатывались очень продуманно, рассматривались и утверждались ученым советом института.

Как в гидрологических, так и в других исследованиях, в том числе в научно-промысловых, укоренилась система работ только на определенно ориентированных разрезах. Стандартные разрезы, повторявшиеся из года в год в различные сезоны, давали хороший материал для сопоставлений и об общем режиме моря.

Десятилетние гидрологические исследования позволили познать режим Баренцева моря и установить схему циркуляции его вод, значительно отличающуюся от прежних представлений.

С первых же экспедиционных плаваний «Персея» пришлось создавать методику океанографических исследований, многое изобретать, вырабатывать навыки, очередность работы на станциях, чтобы одни специалисты не мешали другим и разумно расходовали время.

Были созданы макеты журналов для записей различных наблюдений, разработаны схемы отчетов начальников экспедиций, схемы рейсовых донесений капитанов и т. д.

Организация экспедиций была поставлена настолько продуманно, что при незначительных средствах, которые отпускались для этого, институт, до 1930 года владевший только одним судном «Персей», выполнил на северных морях огромную исследовательскую работу.

При последующем широком развертывании мореведения в нашей стране и создании исследовательских учреждений накопленный на «Персее» опыт был всесторонне использован.

И наконец, за эти 10 лет на «Персее» прошли первую практику и получили морской опыт, свое первое морское крещение многие молодые научные работники, ставшие впоследствии крупными учеными, основоположниками новых разделов науки о море, руководителями новых исследовательских институтов, изучающих Мировой океан. Учитывая, что наша страна обладает необъятными морскими просторами, что моря эти имеют огромное климатологическое и промысловое значение, разработка методов океанографических исследований, воспитание кадров многочисленных ученых, быть может, является одним из важнейших результатов экспедиций «Персея».

★★★★★★★★★★★★

Примечания редактора

Стр. 21. Косинская биологическая станция (поселок Косино под Москвой) создана в 1911 г. при кафедре зоологии Московского университета по инициативе проф. Г. А. Кожевникова. Первоначально была учебной базой, переросла в серьезное учреждение лимнологического профиля, которое издавало свои научные труды. После Великой Октябрьской революции перешла в ведение Московского общества испытателей природы, с 1930 — Гидрометеорологического комитета при СНК СССР. В 1940 г. ликвидирована.

Стр. 36. Международный совет по изучению морей создан в 1899 г. в Стокгольме на специальной международной конференции. В него вошли крупнейшие океанологи того времени: Ф. Нансен, М. Кнудсен, Дж. Моррей, О. Крюммель, О. Петерсон, Х. Диксон. Россию в этом совете представлял вице-адмирал Степан Осипович Макаров. Главной задачей совета было изучение морских промыслов и охрана естественных богатств моря от хищнического истребления. Но так как существование морских организмов определяется условиями среды, в которой они обитают, то изучение биологии моря должно в первую очередь основываться на комплексном изучении всех физических, химических, биологических и геологических процессов, происходящих в море, и их взаимосвязи между собой. Все эти исследования должны были проводиться по единой методике. Для получения сравнимых результатов наблюдений, а также возможности изучения сезонной изменчивости океанологических характеристик Международный совет предложил проводить наблюдения на так называемых стандартных

горизонтах, а также на стандартных разрезах, на которых для выяснения сезонного хода океанологических элементов предлагалось проводить систематические наблюдения каждый сезон года.

Стр. 150. Мурманская биологическая станция одно из старейших научных учреждений страны. В 1881 г. Петербургским обществом естествоиспытателей создана биологическая станция на Соловецких островах в Белом море. В 1899 г. ее перевели в г. Александровск (Полярный) на Мурмане и назвали «Мурманская биологическая станция». В 1929 г. Мурманская биологическая станция была передана ГОИНу и стала его Мурманским отделением. В 1933 г. преобразована в Полярный научно-исследовательский институт морского рыбного хозяйства и океанографии (ПИНРО).

Стр. 234. Второй Международный полярный год (2 МПГ) был проведен в 1932-1933 гг. Как и во время 1 МПГ (1882-1883 гг.), в этот период многие страны всесторонне по единой программе и методике исследовали Арктику. Первоначально по плану 2 МПГ предполагалось производить лишь геофизические наблюдения, направленные на изучение общей циркуляции атмосферы, а также магнитного поля Земли и атмосферного электричества. Однако, по предложению Советского Союза, в программу 2 МПГ включили широкий комплекс гляциологических, океанологических наблюдений.

Основной объем исследований по программе 2 МПГ выполнил Советский Союз. Наблюдения велись на 96 научных станциях (33 из них были созданы вновь) и в 15 специально организованных морских экспедициях.

В то же время капиталистические страны-участницы 2 МПГ ограничились наблюдениями на уже существующих и действующих станциях, введя лишь дополнительные измерения в соответствии с программой 2 МПГ.

★★★★★★★★★★★★★ КРАТКИЕ БИОГРАФИЧЕСКИЕ СПРАВКИ[10]

Богоров Вениамин Григорьевич (1904—1971) — океанолог и гидробиолог. Исследователь Мирового океана. Член-корреспондент Академии наук СССР. Лауреат Государственной премии СССР. Профессор Московского государственного университета им. М. В. Ломоносова. Его работы посвящены главным образом вопросам типологии морей, географической зональности океана, продуктивности морей, а также суточной и сезонной миграции планктона. Неоднократно плавал на «Персее», в частности в период 2 МПГ, а также участвовал в ряде экспедиций Главсевморпути по трассе Северного морского пути. Совместно с П. П. Ширшовым и В. А. Ледневым организовал Океанологическую лабораторию Академии наук СССР, превратившуюся впоследствии в ИОАН, в котором в течение ряда лет был заместителем директора по научной работе. При ближайшем участии В. Г. Богорова был оборудован экспедиционный корабль «Витязь», на котором Богоров провел в Тихом и Индийском океанах широкие океанографические исследования, за которые в 1951 г. был удостоен Государственной премии СССР.

Бруевич Семен Владимирович (1894—1971) — советский ученый гидрохимик. Заслуженный деятель науки и техники РСФСР, доктор химических наук, профессор, лауреат Государственной премии СССР. В 1916 г. окончил Московское высшее техническое училище (ныне МВТУ им. Баумана), его учителями были выдающиеся русские ученые Н. Е. Жуковский, П. П.

Лазарев, А. Е. Чичибабин. В 1921 г. участвует в первой экспедиции Плавморнина, положившей начало его увлечению химией морской воды. С 1929 по 1954 г. работает в Плавморнине. В 1932 г. в экспедиции на «Персее» по программе 2 МПГ проводит исследования в Баренцевом и Карском морях. С 1933 по 1936 г. занимается исследованиями в Каспийском море, за капитальный труд «Гидрохимия Среднего и Южного Каспия» ему присуждают ученую степень доктора химических наук. С 1946 г. в Институте океанологии Академии наук СССР занимается изучением дальневосточных морей и Тихого океана. Основные направления его исследований не только химия морской воды, но и грунтовые растворы. В последние годы жизни изучает взаимодействие между морем и атмосферой. Семеном Владимировичем создана школа советских гидрохимиков, разработанные им и его учениками методы обработки гидрохимических материалов широко применяются до настоящего времени. Заслуги Бруевича в области химии моря отмечены присвоением ему звания Заслуженного деятеля науки и техники и в 1951 г. — лауреата Государственной премии СССР.

Васнецов Аполлинарий Михайлович (1856—1933) — выдающийся русский художник. Академик живописи. Общественный деятель. Отец автора книги «Под звездным флагом „Персея”» Всеволода Аполлинарьевича Васнецова. За 50 лет художественной деятельности А. М. Васнецов написал свыше 1000 этюдов, 350 картин, из которых 125 посвящены истории Москвы и других древних русских городов. Творчество А. М. Васнецова представлено во всех крупных музеях Советского Союза. В Москве открыт его мемориальный музей-квартира.

Вылка Илья Константинович (Тыко Вылка) — самобытный ненецкий художник и общественный

деятель. Родился в губе Белушьей на Новой Земле.

В 1909 г. юношей был проводником и каюром в экспедиции замечательного полярного исследователя В. А. Русанова на Новую Землю. В 1910 г. Русанов по прибытии на Новую Землю вновь встретился с Тыко Вылкой и пригласил его в проводники. Русанов обратил внимание на художественное дарование своего ненецкого друга, рисовавшего раствором пороха на бумажках от чайных оберток. На талантливого юношу обратил внимание также художник и исследователь Арктики А. А. Борисов. После экспедиции 1910 г. В. А. Русанов взял с собой в Москву Тыко Вылку, при содействии А. А. Борисова, познакомил его с художниками, у которых Тыко Вылка стал учиться живописи. Через год Тыко Вылка вернулся на Новую Землю, но продолжал заниматься живописью, создав много акварелей, запечатлевших суровую и прекрасную природу Севера.

При советской власти Илья Константинович Вылка был избран председателем Новоземельского островного Совета и занимал этот пост на протяжении многих лет. Илья Константинович Вылка вновь побывал в Москве — на этот раз в качестве делегата Съезда Советов от Советского Севера.

Горшкова Татьяна Ивановна (1896) — доктор географических наук. Одна из первых женщин-ученых, изучавших арктические моря. Крупный специалист в области исследования донных осадков морей СССР. В 1914 г. Т. И. Горшкова окончила гимназию и работала сельской учительницей в Екатеринославской губернии. В 1916 г. поступает на естественное отделение Высших женских курсов в Москве и в 1919 г. переходит в МГУ, который заканчивает в 1921 г. по специальности физико-химия. Ее приглашают в только что

организованный Плавморнин, где она и работает в течение всей своей трудовой жизни.

Работая в Плавморнине — ГОИНе — ВНИРО, Татьяна Ивановна участвовала более чем в 50 морских экспедициях, неоднократно высаживалась на Шпицбергене, Новой Земле и Земле Франца-Иосифа, в частности, с целью поиска новых угольных месторождений. В 1938 г. Т. И. была поручена обработка уникальных геологических материалов, полученных П. П. Ширшовым в Центральном полярном бассейне на первой в мире дрейфующей станции «Северный Полюс».

Наряду с большой и весьма плодотворной экспедиционной деятельностью Татьяна Ивановна вела большую педагогическую работу (в Нефтяном институте им. Губкина и Геологоразведочном институте им. Орджоникидзе). Перу Татьяны Ивановны принадлежит более ста научных трудов. За выдающиеся научные заслуги Татьяна Ивановна награждена орденом Ленина.

Зенкевич Лев Александрович (1889—1970) — советский ученый, академик. Крупнейший специалист по гидробиологии и зоологии беспозвоночных. Член-корреспондент Академии наук СССР, лауреат Государственной премии СССР. Один из выдающихся советских исследователей Мирового океана. Организатор и непосредственный участник многочисленных экспедиций в северные, южные и дальневосточные моря. Начал научную деятельность на «Персее», более пятнадцати лет своей жизни посвятил изучению Тихого океана на экспедиционном корабле «Витязь». Имя Зенкевича увековечено в названии подводной возвышенности вблизи Курило-Камчатской гряды. В 1949 г. открыл фауну, обитающую на максимальных глубинах Мирового океана. В течение многих лет возглавлял Океанографическую комиссию при президиуме Академии наук СССР. Зенкевич ввел

количественный метод изучения морской донной фауны и установил важные закономерности распределения морских организмов северных морей СССР. Разработал методику количественного изучения питания рыб, а также сделал много рекомендаций по улучшению промысловых возможностей морей путем акклиматизации в них ценных пород и более продуктивных организмов, служащих кормом для рыб. Перу Льва Александровича принадлежит более трехсот научных трудов по зоологии и океанологии. Среди его научных трудов следует особо отметить двухтомную монографию «Фауна и биологическая продуктивность моря», за которую он был удостоен Географическим обществом СССР Золотой медали имени Литке, и капитальный труд «Биология морей СССР». В 1964 г. награжден французским океанографическим институтом медалью Альберта Монакского.

Большое внимание уделял популяризации научных знаний во всех областях науки о море.

Зубов Николай Николаевич (1885—1961) — крупнейший советский океанолог. Один из основоположников советской океанологии, в частности, науки о морских льдах. Выдающийся исследователь Арктики. Инженер-контр-адмирал. Доктор географических наук, профессор. Родился в 1885 г. в Измаиле. По окончании в 1904 г. Морского корпуса участвовал на миноносце «Блестящий» в Цусимском бою. В 1910 г. окончил Морскую академию, в 1912 г. на гидрографическом судне «Бакан» плавал в Баренцевом море. С началом первой мировой войны возвращается в ряды Военно-Морского Флота и в 1914-1916 гг. командует эскадренным миноносцем «Бурный». В области океанологии начал работать в 1921 г. в Плавморнине. Участвовал в качестве гидролога в первом рейсе «Персея» (1923 г.). Затем заведовал

гидрологическим отделом Плавморнина и ГОИНа. В дальнейшем плавал на «Персее» в 1928, 1929 и 1934 гг. Разработал динамический метод обработки океанологических наблюдений, ввел понятие об условном удельном объеме, предложил систему расчетов и числовые критерии для оценки интенсивности вертикальной циркуляции и придонной вентиляции моря. В 1930 и 1932 гг. плавал в качестве начальника на «Николае Книповиче», причем в 1930 г. в Баренцевом море достиг 81°20′ с. ш., а в 1932 г. подошел к острову Виктория (крайний запад Советской Арктики), где поднял советский флаг. Впервые в истории Арктики обогнул с севера Землю Франца-Иосифа, дойдя до 82°05' с. ш. В 1935 г. руководил научной частью Первой высокоширотной экспедиции Главсевморпути на л/п «Садко». В период Второго международного полярного года был ученым секретарем советского комитета Второго МПГ. Весной 1939 г. произвел воздушную ледовую разведку в Карском море.

Во время Великой Отечественной войны Н. Н. Зубов возвращается в ряды Военно-Морского Флота и участвует в руководстве ледовыми перевозками в западных районах Советской Арктики. С 1944 по 1948 г. директор Государственного океанографического института. В 1946 г. он облетел на самолете всю трассу Северного морского пути от Карского моря до Берингова пролива.

Зубов подготовил большую плеяду советских океанологов. По его инициативе в 1930 г. в Московском гидрометеорологическом институте создана кафедра океанологии, которой он бессменно руководил с 1930 по 1941 г. С 1948 г. и до конца жизни Николай Николаевич являлся профессором географического факультета Московского государственного университета им. М. В. Ломоносова. Имя Николая Николаевича Зубова

присвоено одному из крупнейших кораблей советского научно-исследовательского флота.

Одной из основных заслуг Н. Н. Зубова в области развития океанологии является то, что он отошел от традиционной океанографии того времени, занимавшейся описанием наблюдаемых характеристик, и сосредоточил свое внимание на изучении происходящих в море процессов и их взаимосвязи между собой. Важнейшие научные труды Зубова: «Элементарное учение о приливах», «Динамический метод обработки океанологических наблюдений»; «Морские воды и льды», «Динамическая океанология».

Кленова Мария Васильевна (1898) — доктор геолого-минералогических наук, профессор геологии моря, заслуженный деятель науки РСФСР. Научно-исследовательскую деятельность М. В. начала в Плавморнине, будучи студенткой МГУ. В 1925-1933 гг. принимала участие в 10 плаваниях на «Персее», из них в двух была начальником рейса. В 1929-1930 гг. была заместителем директора Плавморнина; создала (1930 г.) лабораторию морских осадков (позднее переименованную в лабораторию геологии моря). В 1931-1936 гг. организовала на морях 9 лабораторий, которые проводили грунтовую съемку. По разработанной М. В. классификации и под ее руководством было составлено свыше 150 грунтовых карт. М. В. впервые выделила геологию моря как самостоятельную науку. Экспедиционные исследования проводились М. В. почти на всех морях СССР (в частности, на Каспийском с 1945 по 1954 г.), в Арктике и Антарктике (Первая САЭ), в Атлантическом океане. В 1945-1953 гг. на базе лаборатории геологии моря М. В. организовала и возглавила отделение геологии моря Главной редакции Морского Атласа. М. В. участвовала в работе ряда международных научных конгрессов, на

протяжении всех лет ведет большую работу по подготовке кадров, в настоящее время заведует кабинетом геологических исследований в ИОАН СССР им. П. П. Ширшова. Перу М. В. принадлежит свыше 250 работ, в том числе ряд крупных монографий, широко известных в СССР и за рубежом. М. В. награждена орденами Ленина и Трудового Красного Знамени, а также медалями.

Кренкель Эрнст Теодорович (1903—1971) — исследователь Арктики и общественный деятель. Один из старейших в стране радистов-коротковолновиков. Герой Советского Союза. Доктор географических наук. 20-летним юношей работал радистом на первой полярной геофизической обсерватории в проливе Маточкин Шар на Новой Земле. Зимовал на полярной станции в бухте Тихой. В 1931 г. участвовал в советско-германской арктической экспедиции на дирижабле «Граф Цеппелин» (Молчанов, Эккенер, Кренкель). В 1932 г. участвовал в экспедиции на л/п «Сибиряков», впервые прошедшем в одну навигацию всю трассу Северного морского пути. В 1933-1934 гг. участвовал в легендарной челюскинской эпопее, причем вместе с капитаном «Челюскина» В. И. Ворониным последним покинул льдину, непрерывно поддерживая связь с Большой землей, чем в немалой степени способствовал успешному проведению спасательных операций. В 1935-1936 гг. был начальником полярной станции на острове Домашнем (архипелаг Северная Земля), где провел трудную зимовку вдвоем с механиком Мехренгиным. В 1937-1938 гг. 274 дня провел на первой дрейфующей станции «Северный полюс», проделавшей путь в 2500 километров от Северного полюса до Датского пролива у берегов Гренландии (70° 54' с. ш., 19° 48' з. д.). За участие в этом беспримерном в истории ледовом дрейфе четверо папанинцев (И. Д. Папанин, Э. Т. Кренкель, Е. К.

Федоров, П. П. Ширшов) были удостоены звания Героя Советского Союза.

Позднее Кренкель являлся членом коллегии Главного управления Северного морского пути и начальником Управления полярных станций ГУСМП. В последние годы жизни был директором Научно-исследовательского института гидрометеорологического приборостроения. Вел большую общественную работу. Избирался депутатом Верховного Совета СССР. Многие годы являлся председателем секции радистов коротковолновиков СССР и председателем общества филателистов СССР. Имя Кренкеля посмертно присвоено Ленинградскому электротехникуму связи, научно-исследовательскому кораблю и геофизической обсерватории на о. Хейса.

Месяцев Иван Илларионович (1885-1940) — профессор, гидробиолог, исследователь Арктики, один из основоположников советской океанологии.

В 1912 г. окончил Московский университет. С 1913 по 1930 г. преподавал в этом университете (с 1929 — профессор). Летом 1920 г. работал на Баренцевом море начальником отряда Северной научно-промысловой экспедиции. В 1921 г. организовал и возглавил Плавучий морской научный институт (Плавморнин) и в том же году плавал на л/п «Малыгин» в Баренцевом и в Карском морях, куда «Малыгин» прошел через Карские Ворота. Под руководством и при личном участии И. И. Месяцева в 1922 г. построен первый советский научно-исследовательский корабль «Персей», экспедиции на котором он возглавлял в 1923, 1924, 1926 и 1927 гг. в Белом, Баренцевом и Карском морях. В 1929 г. на базе Плавморнина организован Государственный океанографический институт, который в 1933 г. был преобразован во Всесоюзный институт морского рыбного хозяйства и океанографии. В годы руководства Плавморнином — ГОИНом — ВНИРО И. И. Месяцев

широко развернул научно-промысловые исследования с помощью специальных экспедиционных и поисковых судов. По его же инициативе начала применяться аэрофотосъемка для изучения движения промысловых рыб. Таким образом, он заложил научные основы промысловой разведки.

Старостин Андрей Дмитриевич (1901-1973) — гидробиолог. Окончил в 1924 г. Московский государственный университет. В студенческие годы работал на Косинской и Мурманской биологических станциях. С первых дней организации Плавучего морского научного института (1921 г.) связал с ним свою научно-исследовательскую деятельность. Непосредственно участвовал в постройке первого советского научно-исследовательского корабля «Персей» и плавал на нем во всех экспедициях Плавморнина с 1923 по 1929 г. С 1929 по 1932 г. руководил научно-промысловыми работами на научно-исследовательских траулерах ГОИНа «Дельфин» и «Двина». В последующие годы, вплоть до 1956, руководил научно-промысловыми экспедициями ВНИРО в Баренцевом море, на Ньюфаундлендской банке, в Балтийском море и южном Каспии. С 1967 по 1970 г. являлся ученым секретарем ВНИРО. Таким образом, А. Д. Старостин в течение полустолетия проработал в одном учреждении, что само по себе является большим трудовым подвигом. Награжден орденом Ленина.

Флеров Борис Константинович (1896) — советский ботаник, доктор биологических наук, профессор. Крупный специалист по пищевым растениям (водоросли, грибы). В 1919 г. окончил естественное отделение физико-математического факультета Московского государственного университета. В 1921 г. поступил в только что организованный Плавморнин. Участвовал в

первой полярной экспедиции Плавморнина на л/п «Малыгин». Принимал непосредственное участие в постройке «Персея», на котором впоследствии совершил семь экспедиций. В трех из них Б. К. Флеров являлся начальником экспедиции. В течение пяти лет Борис Константинович Флеров был заместителем директора Плавморнина. Имеет ряд научных работ, посвященных изучению морских и пресноводных водорослей в арктических районах.

Шорыгин Александр Александрович (1895—1948) — гидробиолог, исследователь советских арктических морей. Доктор биологических наук, профессор. С 1920 г. работал на Косинской биологической станции. Один из инициаторов и активных участников создания в 1921 г. Плавучего морского научного института. Участвовал в первой экспедиции Плавморнина на л/п «Малыгин» («Соловей Будимирович») в Баренцево и Карское моря, а также во многих экспедициях на «Персее». Перу А. А. Шорыгина принадлежит большое количество научных трудов о донной фауне северных морей и в том числе капитальная монография об иглокожих. Занимался изучением объектов питания и пищевых взаимоотношений промысловых рыб.

Шулейкин Василий Владимирович (1895) — выдающийся советский ученый, исследователь Мирового океана. Основоположник советской физики моря. Действительный член Академии наук СССР. Лауреат Государственной премии СССР. Инженер-капитан 1 ранга. В 1922 г. на г/с «Пахтусов» плавал в Белом, Баренцевом и Карском морях, производил научные работы по оптике моря, положившие начало его широким исследованиям в области физики моря. После организации Плавморнина принимал непосредственное участие в снаряжении «Персея», на котором плавал в

1924, 1926, 1928 и 1930 гг., продолжая развивать работы по оптике моря, испарению воды и теплообмену между морем и атмосферой, а также по определению теплового баланса моря по данным гидрологических и метеорологических наблюдений. Изобрел ряд приборов для исследований моря. В 1929 г. основал на Черном море первую в мире морскую гидрофизическую станцию. В течение многих лет руководил организованным им Морским гидрофизическим институтом Академии наук СССР (под Москвой). В 1932 г. на л/п «Таймыр» (моря Белое, Баренцево, Карское, Лаптевых) открыл и впоследствии на гидрофизической станции в Кацивели исследовал интересное явление, связанное с распространением инфразвуковых колебаний, связанных с движением воздуха над волнующейся поверхностью моря и могущих служить предвестником приближающегося шторма. Это явление Шулейкин назвал «голос моря». Свою исследовательскую деятельность совмещает с большой педагогической работой на организованной в Московском гидрометеорологическом институте по его инициативе кафедре физики моря. В 1936 г. опубликовал первый том, а в 1938 г. — второй том капитального труда «Физика моря», в котором обобщил свои исследования в этой области. За второе издание этого труда В. В. Шулейкину в 1942 г. присуждена Государственная премия СССР.

В период Великой Отечественной войны находился в рядах Военно-Морского Флота, где проводил важные для советских вооруженных сил научные исследования. После окончания Отечественной войны возглавлял кафедру в Военно-Морской академии кораблестроения и вооружения им. А. И. Крылова. В 1947 г. назначается начальником Главного управления гидрометеорологической службы при Совете Министров СССР. В 1958 г. он участвует в экспедиции на парусном

корабле «Седов» в тропические районы Атлантики, а в 1961 г. — на «Михаиле Ломоносове» в Атлантический океан, в 1970 г. — на «Академике Вернадском».

В настоящее время академик Василий Владимирович Шулейкин возглавляет исследования в области физики моря в системе Академии наук СССР.

Яш нов Владимир Андреевич (1892) — известный советский ученый в области зоологии беспозвоночных. Доктор биологических наук, профессор. Один из организаторов и первых сотрудников Плавморина, в котором с 1921 по 1929 г. был ученым секретарем. В 1929 г. заведовал отделом планктона ГОИНа, в 1933 г. — планктонологической лабораторией ВНИРО. Принимал участие во многих морских экспедициях: на «Малыгине» (Баренцево и Карское моря), на «Персее» (Белое, Баренцево и Карское моря), на «Михаиле Ломоносове» (Северная Атлантика, где занимался планктонологическими исследованиями). Занимается исследованием вопросов, связанных с морской гидробиологией, в частности с планктонологией. Владимир Андреевич — автор более 80 научных трудов и ряда приборов, применяющихся при исследованиях планктона. В настоящее время В. А. Яшнов — профессор кафедры гидробиологии Московского государственного университета им. М. В. Ломоносова.

Васнецов Всеволод Аполлинарьевич

Под звездным флагом «Персея»

Редактор Л. П. Жданова. Художник Ю. И. Д ы ш л е н к о.

Технический редактор А. Г. Алексеев. Корректор Г. И. Р и м а н т.

Сдано в набор 17/11 1973 г. Подписано к печати 18/X 1973 г. М-11396. Формат 60 X 84[1] /16, бумага тип. № 2 и мелован. Прив. печ. л. 16,51 с вкл. Уч.-изд. л. 18,98

Индекс ПЛ-52. Тираж 100 000. Заказ 1174. Цена 81 коп.

Гидрометеоиздат, 199053, Ленинград, 2-я линия, д. 23.

Типография имени П. Ф. Анохина

Управления по делам издательств,

полиграфии и книжной торговли

Совета Министров Карельской АССР

Петрозаводск, ул. «Правды», 4

Васнецов Всеволод Аполлинарьевич

Под звездным флагом «Персея»

Редактор Л. П. Ж д а н о в а. Художник Ю. И. Д ы ш л е н к о.
Технический редактор А. Г. А л е к с е е в. Корректор Г. И. Р и м а н т.

Сдано в набор 17/II 1973 г. Подписано к печати 18/X 1973 г. М-11396. Формат 60×84[1]/16, бумага тип. № 2 и мелован. Прив. печ. л. 16,51 с вкл. Уч.-изд. л. 18,98
Индекс ПЛ-52. Тираж 100 000. Заказ 1174. Цена 81 коп.
Гидрометеоиздат, 199053, Ленинград, 2-я линия, д. 23.

Типография имени П. Ф. Анохина
Управления по делам издательств,
полиграфии и книжной торговли
Совета Министров Карельской АССР
Петрозаводск, ул. «Правды», 4

81 коп.

ГИДРОМЕТЕОИЗДАТ
1974

notes

Примечания

1

Речь идет о гидрографическом судне «Политотделец», погибшем у острова Колгуева зимой 1937 года.

2

Таню благополучно довезли до зоосада, и жила она там довольно долго в специальном проточном бассейне. Скончалась она совершенно неожиданно. Когда ее вскрыли, то обнаружили в желудке позеленевшие медные (тогда из красной меди) монеты, которые бросали в бассейн «умные» посетители. Она отравилась окислами меди.

3

В. Я Никитинский в 1932 поду погиб на острове Белом в Карском море; На пути к фактории на мысе Дровяном от места гибели своего судна «Альбатрос», он замерз в палатке на берегу пролива Малыгина вместе с двумя спутниками.

4

Частокол поперек реки для ловли красной рыбы, чтобы она не проходила выше по реке, идучи по весне с моря.

5

Дневник А. Рослякова был приведен в порядок, прочтен и опубликован участником двух плаваний на «Персее» Сергеем Владимировичем Обручевым в книге «На „Персее" по полярным морям», изданной в 1929 году Московским товариществом писателей.

6

По поводу зубовской схемы циркуляции вод на «Персее» сложили песенку:

Ах, эти Баренцевы воды
Вертятся кругом, вьют хороводы.
А почему текут, куда?
Уж не понять нам никогда.

7

Эту версию я слышал от норвежцев в Тромсё.

8

Эти материалы легли в основу одной из глав подготовлявшейся мною докторской диссертации.

9

Васнецов В. А. Материалы по гидрологии Карского моря в связи с ролью атлантических вод в его режиме. Изд. Гидрогр. упр. Главсевморпути, Л., 1936.

10

Составил В. И. Черныш.

---

comments

Комментарии

1

В печатном оригинале рисунок копия декрета имеет голубой фон. Для удобства чтения рисунок переведен в черно-белый формат — V_E.

2

В оригинале фотография тонирована голубым цветом — V_E.

3

В оригинале карта тонирована голубым цветом — V_E.

4

Исправлено. В оригинале — так. По смыслу требуется пак — сплоченный, многолетний тяжелый лед. — V_E.

5

Так в тексте. Очевидно опечатка. Должно быть 1 /II — V_E.

6

Полужирный текст в оригинале набран с разрядкой — V_E.