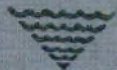


Н. АЛЕКСЕЕВ



ЗИМОВКА
НА
«ТОРОСЕ»



ИЗДАТЕЛЬСТВО
ГЛАВСЕВМОРПУТЕ

Н. АЛЕКСЕЕВ

ЗИМОВКА НА «ТОРОСЕ»



Издательство Главсевморпути
ЛЕНИНГРАД 1939

Оформление художника И. З. Копеляна
Фото участников экспедиции



Архангельск

Приезд. Гидрографическое судно „Торос“

Ранним утром почтовый поезд, гремя на стыках рельсов, подошел к вокзалу. Я предполагал, что перед глазами развернется перспектива крупной железнодорожной станции: снующие носильщики, начальник вокзала в красной фуражке, гомон паровозных гудков, переключаящихся со свистками и рожками стрелочников. Увы, вместо всего этого — приземистая деревянная постройка с скромной вывеской «Архангельск» и какая-то тишина, совсем не вяжущаяся с представлением об Архангельске как о конечном пункте одной из железных дорог, связывающих огромную индустриальную страну с зарубежным миром. Сотни пассажиров, прибывших с поездом, на короткий миг заполнили перрон. Создалось впечатление приезда в большой город, но уже через каких-нибудь четверть часа перрон почти опустел.

Несоответствие между удельным весом Архангельска в нашем хозяйстве и внешним видом его вокзала становится понятным, когда попадешь в самый город, расположенный на противоположном берегу Северной Двины.

Архангельск и его население — понятия, не отделимые от моря и огромной многоводной реки. Жизнь города как в отдаленные времена, так и в наши дни строится,

если можно так выразиться, на водном хозяйстве. Без преувеличения можно сказать, что в Архангельске на каждый паровозный гудок отвечают по меньшей мере несколько десятков гудков различных судов.

Своим возникновением в восьмидесятых годах XVI столетия Архангельск был обязан морю и реке. Именно сюда устремился первый поток морских грузоперевозок из-за границы в Россию, и с тех пор Архангельск навсегда связал свою историю с морем и рекой. Постоянно увеличивая свое народнохозяйственное значение, Архангельск вышел на первое место в Союзе по объему своих лесоэкспортных операций, полностью осуществляемых водным путем.

Сейчас город жил особенно напряженной жизнью. Мурманск еще не успел занять место главного отправного пункта замечательной трассы через Северный Ледовитый океан, и Архангельск держал первенство по количеству советских судов, направляемых в Арктику.

Пока маленький моторный катер доставлял меня от вокзала к правому берегу Северной Двины, передо мной промелькнули догружавшиеся на рейде пионеры освоения Северного морского пути — «Сибиряков», «Литке», «Малыгин», «Садко».

— А вон, смотрите, — обратил мое внимание капитан «Тороса», Виктор Александрович Радзиевский, указывая вниз по реке, — видите дым? Это «Седов» отправился в свой рейс к проливу Вилькицкого, снялся часа полтора назад.

Катер пересек мощную реку и направился вниз по течению, изредка обдавая нас брызгами от встречи с короткой и довольно крутой волной. Справа тянулся город, один вид которого олицетворял борьбу двух эпох, двух совершенно различных миров. Старый, дореволюционный Архангельск с его купеческими лабазами, деревянными домами «негоциантов» и многочисленными церквями явно отступал перед стремительным натиском новой жизни. Массивные каменные здания Дома Советов, Лесотехнического института, Дома специалистов, городского театра и ряд других, в сочетании с многочисленными дымящимися трубами новых лесопильных заводов,



Н. Н. Алексеев.

видневшихся за городскими постройками, напоминали о том, что Архангельск преобразается на глазах.

Минут через пятнадцать катер подходил уже к одному из районов города, носящему странное название «Соломбала». Среди нескольких противоречивых объяснений этого созвучия приводят и искаженное финское слово «соленба», т. е. болотистое, грязное место. Упоминают и легенду о том, что некогда Петр Первый неудачно справил на этом месте какой-то праздник и, рассказывая о нем, выразился, что вышел «солон бал». Для меня в данный момент было важно не название, а то, что Соломбала являлась поставщиком лихих полярных мореплавателей и прекрасных мастеров деревянного судостроения. Из рода в род передавалось это искусство жителями Соломбалы, и как раньше, так и теперь ни одна наша полярная экспедиция в западную часть Советского арктического сектора не обходилась без участия этих исконных покорителей Арктики. Было совершенно ясно, что и предстоящая экспедиция на «Торосе» должна будет в большей части сформировываться из соломбаловцев.

Катер сделал крутой поворот и через узкий проход между каким-то иностранным «купцом», грузившим уголь, и другим, тоже иностранным судном, стоявшим в ремонте, вошел в небольшой затон почти овальной формы.

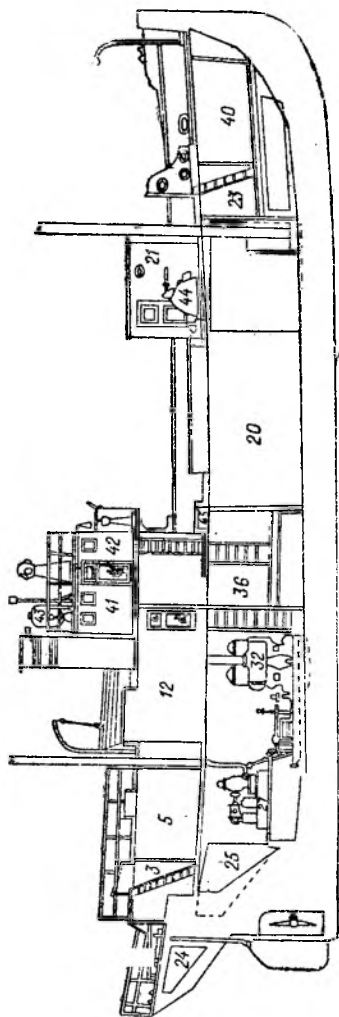
— Ну, вот и наша база. Лучшей стоянки, чем здесь, не найти, только вот названием обидели нас архангельцы, — сказал, улыбаясь, Виктор Александрович.

— Почему обидели?

— Не знаю, право. Место это занято судоремонтным заводом и мастерскими порта. Работа здесь не прекращается ни летом, ни зимой, а название дано «Собачья дыра». В чем тут дело, никак не могу понять.

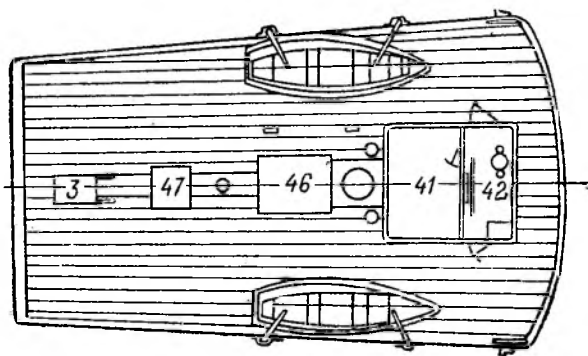
Катер описал крутую циркуляцию, вспенил воду за кормой от полного заднего хода и плавно пристал к борту аккуратного деревянного судна, на носу и корме которого четкими буквами было выведено: «Торос». Две пары сильных рук подхватили мой багаж, и через секунду я очутился на палубе корабля, расстаться с которым пришлось только через полтора года.

Первое, что бросилось в глаза, — это обилие белого цвета на судне. Он доминировал везде: снаружи, внутри, и лишь в местах, наиболее часто подвергавшихся загрязнению, встречалась темная окраска. Видно было, что «Торос» имел хорошего и опытного хозяина. Многим и в голову не приходит, что судно, предназначенное для работы в Арктике и, следовательно, рискующее в любой момент получить назначение стать на зимовку в необжитом районе, должно быть прежде всего уютным. Всякая зимовка корабля означает, что жизнь его экипажа будет заключена в тесные каюты на многие месяцы. Сделайте эти каюты красивыми, веселыми, сделайте само судно таким, чтобы его внешний вид радовал глаз, и длительная полярная зимовка сразу же потеряет огромную часть своих бытовых тягот. К сожалению, простая истина понятна далеко еще не всем тем, кто строит деревянные суда, предназначенные для работ в Арктике. Скоро мне пришлось встретить суда, выстроенные по тому же типу, что и «Торос», но совсем не с той заботой, которую вложили



Разрез г/с «Торос» по диаметральной г/оскости.

в наш корабль архангельские мастера.¹ Крошечные жилые помещения и кают-компания «Тороса» блистали ослепительной белой краской, пересекаемой отлакированными «под дуб» накладками в местах стыка фанерных листов, которыми были обшиты все жилые помещения внутри корабля. В углу кают-компании покоилась большая голландская печь; она вызвала недоумение многих из наших посетителей: уж очень странно



Спардек.

было сочетание этого «берегового уюта» с корабельной обстановкой. Но печь все же была, блестяще впоследствии выполнив свое назначение.

Все жилые и служебные помещения на «Торосе», чрезвычайно миниатюрные и удобные, сделаны так, что ни один кубический сантиметр не пропал даром. Образцом для постройки судна послужили норвежские звездобойные боты, но планировка помещений была выполнена нами с расчетом использования корабля для гидрографических работ в Арктике. «Торос» мог вместить около 100 тонн груза, 40 тонн горючего и смазочного и 10 тонн пресной воды. Механизмы корабля состояли

¹ «Торос» строился в селе Чевакино, Северного края.

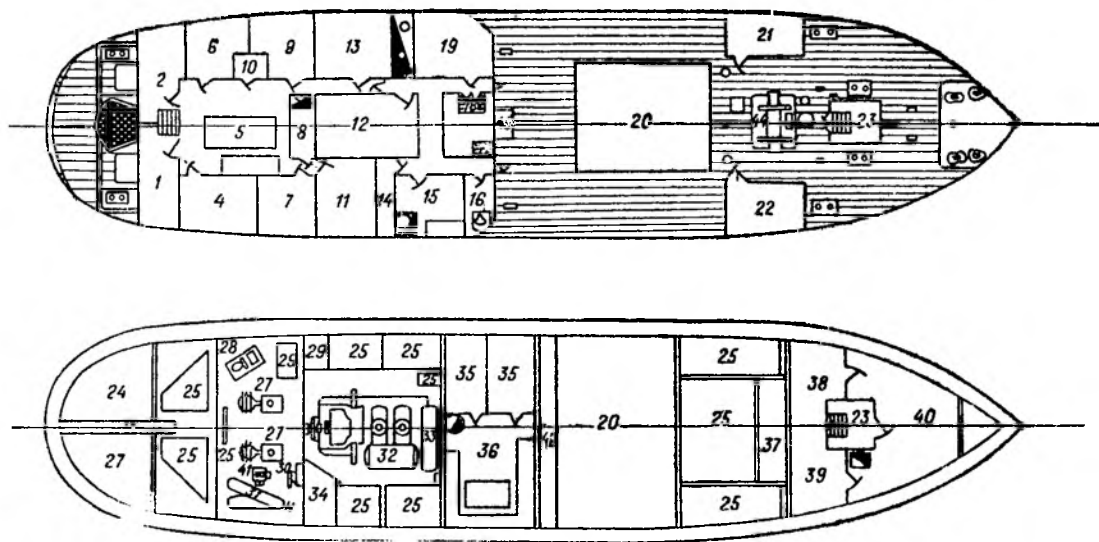


Схема размещения помещений (см. стр. 272).

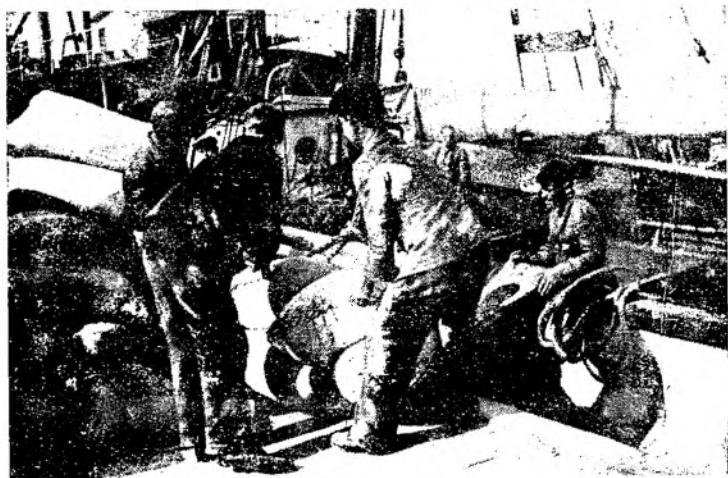
из мотора типа Болиндер в 200 сил и двух агрегатов динамо по 24 силы для обеспечения освещения, работы радиостанции, прожектора, насосов и брашпиля. Радиосвязь осуществлялась коротковолновой и длинноволновой станциями. Экипаж судна состоял из 22, экспедиционный состав из 6 человек. В случае надобности в помещении столовой для команды, где имелись специальные разборные нары, можно было поместить еще до 16 пассажиров.

Материалом для постройки корабля послужили, главным образом, дуб и сосна. Обводы корпуса удачно сочетали мореходность и способность лавировать во льдах. Набор судна — его шпангоуты, бимсы, киль, т. е. все то, что составляет как бы его скелет, — рассчитан на то, чтобы выдерживать сильное давление льда при сжатиях. Для предохранения корпуса от прорезывания льдом сделана специальная дубовая обшивка вдоль всего корабля, а его нос, так называемый «форштевень», имел оковку из толстых железных полос. Руль и винт «Тороса» были помещены возможно глубже для того, чтобы максимально предохранить их от ударов об лед. В помощь к главному двигателю имелось небольшое по площади парусное вооружение, состоявшее из кливера, стакселя, фока и бизани. Эти паруса, конечно, не могли значительно увеличить скорость хода судна, но при штормовых ветрах с их помощью можно было заметно умерить качку. Известно, что корабли, приспособленные для плавания во льдах, т. е. имеющие яйцевидную форму подводной части, отличаются чрезвычайно стремительной и сильной качкой.

У всех ледоколов и зверобойных ботов плавание по чистой воде редко обходится без того, чтобы они не испытали качки с креном на борт свыше 40°, причем амплитуда этих размахов измеряется несколькими секундами. Наличие парусов в большинстве случаев позволяет умерить такие размахи и обеспечить нормальный распорядок жизни на корабле даже при штормах.

На спокойной воде и без парусов «Торос» давал скорость немного больше 7 миль в час, что было вполне достаточно для судна, предназначенного выполнять гид-

рографические работы в полярных морях. Если еще добавить, что полный груз «Тороса» вмещал в себе годовой запас продовольствия для всего его личного состава, а количество горючего в танках обеспечивало переход по всей трассе Северного морского пути без пополнения в пути, станет ясным, что лучшего судна для предстоящих гидрографических работ желать было трудно.



Погрузка „Тороса“ на Бикарице.

До выхода в море предстояло сделать некоторые доделки по палубе, пройти доковый осмотр подводной части корпуса, винта и руля, принять все необходимое снаряжение и продовольствие и, самое главное, доукомплектовать экипаж.

К огромному огорчению, в нашей экспедиции не мог принять участия капитан Виктор Александрович Радзиевский. Этот человек приложил много труда и энергии к тому, чтобы «Торос» принял свой настоящий облик. Активный комсомолец, пламенно влюбленный в специальность моряка и проводивший уже двухлетнюю зимовку в Восточносибирском и Чукотском морях, Виктор

Александрович сочетал в себе качества настоящего советского хозяина судна с неослабеваемой энергией исследователя. Ряд причин, к сожалению, не позволял ему вывести в первую серьезную экспедицию фактически им же созданный корабль. Вечером в день моего прибытия на «Торос», когда все помещения осветились мягким электрическим светом, льющим через голубые шелковые плафоны, Виктор Александрович с обычной своей деловитостью посвятил меня в положение дел с комплектованием экипажа, снабжением судна и общей подготовкой экспедиции.

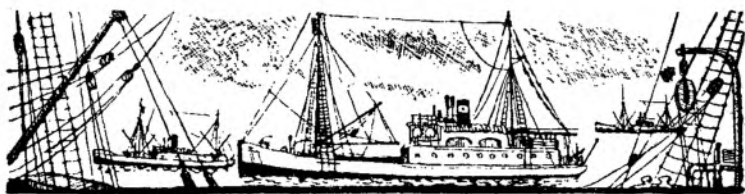
Месяц с лишним не могла экспедиция на «Торосе» закончить свое формирование, и лишь после многих хлопот, с помощью ряда местных организаций и руководства Гидрографического управления Главсевморпути в Ленинграде, удалось, наконец, подобрать полный комплект команды. Капитаном судна был назначен Владимир Алексеевич Зеленин, прославившийся среди своих сослуживцев особым умением лихо пришвартовываться к стенке или борту другого корабля. Старшим его помощником, с одновременным несением обязанностей старшего гидрографа экспедиции, был назначен сотрудник Гидрографического управления Сергей Федорович Рюмин. Лучшего помощника пожелать было трудно. Наконец, на должность старшего механика прибыл Михаил Григорьевич Клементьев, отпущенный после долгих просьб заводом «Красная кузница», где он служил производителем работ по ремонту судовых машин. Подбор остальных членов экспедиции пошел уже много легче, и к концу августа «Торос», пройдя подробный доковый осмотр, смог стать под погрузку экспедиционного снаряжения.

Дни пробегали быстро. В Архангельске стояла «тропическая» жара. Сколько раз участникам экспедиции пришлось помянуть недобрым словом знаменитую протяженность города, исчисляемую не одним десятком километров. Буквально каждый день нужно было по нескольку раз совершать длительные пешие походы из Солюмбалы в центральную часть города, порт, мастерские и т. д. Архангельский трамвай помогал нам изо всех сил, но все же доставалось и ногам. По вечерам я сообщал

будущим соплавателям содержание телеграмм, получаемых из различных районов Арктики. Надо сказать, что сведения обо льдах были весьма неблагоприятны.

Все караваны судов только что смогли добраться до Диксона, дальше на восток путь преграждал сплошной лед. Читая эти сообщения, я видел, как лица моих слушателей принимали какое-то уж очень недоверчивое выражение. И немудрено: все это время солнце почти не сходило с безоблачного неба. Вода в реке была настолько прогрета, что купания по нескольку раз в день не давали почти никакого облегчения. И можно ли было принять на веру то, что в двух-трех сутках плавания от этих «тропиков» корабли стоят перед сплошным ледяным барьером? К сожалению, это пока было фактом. Бывая каждый день по нескольку раз в Архангельском представительстве Главного управления Северного морского пути, я не забывал проверять сводки о движении судов на восток от острова Диксона и каждый раз находил отмечавшие положение кораблей флажки на карте сгрудившимися в одном и том же месте.

Терпение — одна из лучших добродетелей полярника, только надо быть особенно терпеливым.



Снаряжение экспедиции

Наша задача. Снабжение и погрузка

Северный морской путь с точки зрения людей, работающих в Арктике, далеко не одно только географическое понятие и, тем более, не арена для головокружительных трюков. Как и всякая транспортная магистраль, Северный морской путь требует для своей нормальной эксплуатации проведения целого ряда крупнейших мероприятий. Среди них вопросы обслуживания самого пути, организации баз для судов, топливная проблема, снабжение мореплавателей данными о погоде, о распределении льдов, наконец обслуживание грузовых судов ледоколами являются решающими в сложной и ответственной работе в Арктике. Вместе с развитием мореплавания в полярных морях, совершенно естественно, изменяется и весь облик тех многочисленных народностей, которые населяют северные районы нашей страны, непосредственно примыкающие к морской трассе. Огромное количество людей, совсем недавно находившихся почти на первобытной стадии своего развития, включилось в общегосударственную творческую жизнь. На Крайнем Севере создаются культбазы, школы, больницы, торговая сеть, предприятия местной промышленности и т. д. Наконец, транспортная магистраль, проложенная че-

рез полярные моря, дала выход на внешний рынок продукции Азиатской части Союза по мощным сибирским рекам, подняв тем самым их хозяйственное значение. Таким образом, Северный морской путь превратился в колоссальный промышленно-хозяйственный комплекс, работающий на территории, во много раз превышающей по площади всю Европу. Жизненным нервом этого предприятия явилась та узкая полоса Северного Ледовитого океана, по которой осуществляется движение судов и которая, собственно, и получила название трассы Северного морского пути.

Эта полоса, пересекающая четыре полярных моря, имеет ряд ответвлений, связывающих основной путь с устьями важнейших рек Крайнего Севера, полярными базами, станциями, населенными пунктами и т. п. Пути по советским арктическим морям составляют транспортный комплекс, который в известной мере может быть сравним с какой-либо крупной железной дорогой со всеми ее ветками и сложным хозяйством. Как на железной дороге каждый километр пути, каждое подсобное сооружение требуют постоянного надзора, обновления и усовершенствования, так и трасса Северного морского пути для своего нормального использования нуждается в постоянном изучении, обновлении данных навигационной обстановки, в контроле за движением судов и т. д.

То обстоятельство, что эта трасса проходит по местам неосвоенным, где мы более или менее утвердились не больше 5—10 лет тому назад, значительно усложняет задачу быстрого освоения этого пути.

Следует напомнить, что ледокольный пароход «А. Сибиряков», первое судно Главсевморпути, прошедшее всю трассу в одну навигацию (в 1932 году), частично пользовался картами, составленными в основном по материалам двухсотлетней давности. То, что вложили в науку прославленные исследователи Арктики — Норденшельд, Нансен, Толль, Вилькицкий, Амундсен, Свердруп и другие, — было огромно для того времени, но совершенно недостаточно для нас. Если для первых плаваний в полярных морях считалось достаточным иметь карту в масштабе не крупнее

1:5 000 000, то современное мореплавание настоятельно требует карт масштаба 1:100 000 — 1:300 000, т. е. таких карт, где пространственная величина в природе уменьшена не в 5 миллионов, а не более чем в 100 000—300 000 раз. Естественно, что в местах с небезопасными для судов мелями и камнями, в узких проливах, на подходах к базам и пр. этот масштаб не удовлетворяет запросов кораблевождения, что вызывает необходимость проведения в этих районах новых работ и составления еще более крупномасштабных карт.

В Советском Союзе все работы, связанные с изучением морей для их транспортной эксплуатации, сосредоточены в двух Гидрографических управлениях, из которых одно, осуществляющее работы в Арктике, находится в ведении Главного управления Северного морского пути. Задачей полярной гидрографии является выполнение таких работ, на основании которых должны быть составлены подробные карты трассы Северного морского пути по отдельным ее участкам, с нанесенными на них не только берегами, но и всеми подводными опасностями для судов, глубинами, данными о поведении компаса в том или ином районе и т. п. Все то, что не может быть изображено на картах, но является важным для судоводителя, излагается в специальных книгах, носящих название лоций. Последние составляются как для каждого моря в целом, так и для отдельных его районов. Кроме работ по составлению указанных навигационных пособий, задачей гидрографии является обстановка самого пути в природе различными знаками. Там, где корабли не всегда могут точно определить свое местонахождение из-за того, что берега на значительном протяжении остаются очень однообразными, является необходимым построить высокие, хорошо видимые издали так называемые опознавательные знаки; опасные мели должны быть отмечены поставленными в море на якорях специальными вехами, узкие проходы ограждаются баканами; для ориентировки в ночное время зажигаются специальные огни, отличающиеся друг от друга различным цветом и количеством вспышек света в определенный промежуток времени.

В наиболее важных для мореплавания районах вместо огней работают маяки с мощными фонарями, дающими свет, видимый на десятки морских миль. В туманную погоду, когда ни сам маяк, ни его свет не могут быть видимыми, для ориентировки судов с маяков подаются звуковые сигналы специальными сиренами, наутафонами. Наконец, задачей гидрографической службы является так называемая лоцманская проводка судов, осуществляемая в тех случаях, когда из-за наличия многочисленных подводных опасностей ни карта, ни маяк, ни береговые и пловучие ограждения не в состоянии обеспечить безопасного прохода судов. В этом случае судно ведет так называемый лоцман, т. е. сотрудник Гидрографического управления, знающий, как говорится, «на зубок» все неприятности, могущие воспрепятствовать проходу корабля в данном районе. Работа лоцманов требует исключительной внимательности и знания своего района, что приобретает только длительной практикой.

Таков краткий перечень работ, сосредоточенных в Гидрографическом управлении, флаг которого несла экспедиция на «Торосе». Совершенно естественно, что тысячи миль протяжения трассы Северного морского пути требовали для своего освоения целого ряда судов различных конструкций, которые и строились Гидрографическим управлением на наших верфях Северного края и в Сибири. «Торос» был первенцом советского полярного гидрографического флота и по первоначальному плану должен был перейти для работ в восточные арктические моря, являвшиеся, на первый взгляд, наименее обследованными. В последующем этот план был изменен, и на долю нашего корабля выпала честь проведения комплексных гидрографических работ на первой специальной гидрографической зимовке. Сейчас же как состав экспедиции, так и ее снаряжение подготавливались к выполнению длительного перехода с одними лишь попутными промерными работами и гидрометеорологическими наблюдениями.

Снабжение советских экспедиций проводится специальной организацией, строящей свой план работы в соответствии с указаниями Главного управления Северного

морского пути. Казалось бы, что эта работа особой сложностью не отличается. В начале года все организации, предполагающие направить в Арктику экспедиции, подают в Арктикснаб соответствующие заявки на необходимое для них снаряжение, продовольствие, одежду и т. п. Арктикснаб в течение первой трети года заготавливает все необходимое и перед открытием навигации выдает отдельным экспедициям то, на что они подавали заявки в начале года. Этот порядок был установлен с момента организации Главного управления Северного морского пути и сохранился без существенных изменений до настоящего времени. Однако простой пример сделает ясным для непосвященных людей, какие препятствия встречает на своем пути работник Арктикснаба, осуществляющий снабжение экспедиций.

Совершенно естественно, что любая организация из системы Главного управления Северного морского пути не может в своей предварительной заявке Арктикснабу указать точно, что ей понадобится для экспедиции 100 пар сапог таких-то и таких-то размеров. Арктикснаб заготавливает наиболее ходовые размеры, а при выдаче экспедиции вдруг оказывается, что большой процент людей требует обувь, выходящую по своим размерам из принятой средней величины. В какой-либо одной экспедиции при таком казусе можно легко выйти из положения, ну, а при наличии десятков экспедиций с тысячами участников Арктикснабу уже приходится проявить максимум изворотливости. Затруднения в работе иногда бывают и потому, что тот или иной товар почему-либо не подходит для подавшей на него заявку организации. Вольные или невольные промахи отдельных работников-полярников наносят большой ущерб делу снабжения. Об этих промахах и их последствиях придется еще вспомнить при описании работ экспедиции на «Торосе».

Архангельское отделение Арктикснаба разбросало свои склады и управленческий аппарат на обоих берегах широкой Северной Двины. Центральным районом этих складов является предместье Архангельска, Бакарица, расположенная километрах в десяти от центра города. Бакарица хорошо известна советским полярникам. На

одна экспедиция в Арктику, проходящая через Архангельск, не может миновать этого своеобразного пред-
полярного «пропускника». Прибыв в «столицу» Арктик-
снаба на Бакарицу, вы находите большую площадь с при-
чалом для нагрузки пароходов, обнесенную высоким
деревянным забором. Внутри ограды правильными рядами
стоят десятки громадных деревянных складов, забитых
от пола до потолка всем тем, что нужно забросить на
многочисленные полярные станции, порты, стройки,
маяки, суда и т. п. Территория между складами загро-
мождена грузами, которые могут храниться под откры-
тым небом. Среди этих товарных гор проложены дере-
вянные мостки, по которым день и ночь снуют грузо-
вые автомашины, подвозящие грузы к судам, стоящим
у причала. Вне деревянного забора разбит лагерь из па-
латок. Это — «полевой штаб» Архангельского Арктик-
снаба. Каждая палатка занята каким-нибудь исполните-
лем по той или иной группе товаров. В данный момент
исполнитель — это все. Ни один грамм груза не может
быть отпущен со склада без визы исполнителя, основной
задачей которого является контроль за отпуском товаров
со склада, чтобы экспедиции получали только то, что
в свое время требовали. У входов в палатки постоянно
толпятся завхозы полярных станций, судовые ревизоры,
начальники экспедиций и т. д. Между этими людьми
и исполнителями существует самый тесный контакт
в работе, но подчас разгораются жаркие споры и непо-
священному человеку может показаться, что где-то про-
изошло ужасное несчастье, от которого погибнет все
дело освоения Арктики.

Я был совершенно уверен в том, что Гидрографиче-
ское управление в Ленинграде своевременно оформило
все заявки для экспедиции на «Торосе», и потому без
всякого опасения за снабжение приехал на Бакарицу
условиться о месте и времени погрузки судна. Встреча
с первым же исполнителем развеяла в прах мои радуж-
ные надежды. Заявки с грифом «Для г/с «Торос» были
испещрены жирными пометками красным карандашом,
означавшими, что целого ряда необходимейших для меня
предметов в данный момент я не получу.

— Как? Почему? — и на мои не совсем спокойные вопросы последовал хладнокровный совет: либо принимать на судно то, что мне беспрепятственно отпускают, либо идти к начальнику снабжения и получить непосредственно от него соответствующие указания.

Для руководителей экспедиций трудности полярных плаваний начинаются совсем не там, где льды окружают корабль и непроницаемый туман заволакивает сплошной пеленой все находящееся вокруг, а в Архангельске, на Бакарице.

Начальник снабжения принял меня уже тогда, когда солнце скрылось за горизонтом, а летом в Архангельске это происходит чрезвычайно поздно. Разговор происходил в небольшой комнате одного из служебных домов на Бакарице.

По нашим заявкам вновь забегал цветной карандаш, какие-то записи появились в записной книжке снабженца, несколько раз возникал телефонный разговор с тем или иным складом. Изредка я давал свои пояснения в отношении требований «Тороса». Часа через полтора стопка заявок была просмотрена сверху до низу.

— Все! Подводите ваш «Торос» к причалу через пять дней, грузитесь и... счастливого плавания.

Точно через пять дней «Торос» появился у Бакарицы. Владимиру Алексеевичу Зеленину представился еще раз случай блеснуть своим талантом пролезать с кораблем в щель между судами. Не прошло и пятнадцати минут, как «Торос» буквально вжался к пристани между кормой парохода «Ока» и носом красавца «Диксон». Едва успели на берегу закрепить швартовы, как к борту подошел первый грузовик, до отказа набитый мукой. На груде мешков виднелись выбеленные фигуры наших гидрологов, направленных накануне на Бакарицу для организации погрузки. Потные, запудренные мукой лица улыбались.

— Николай Николаевич, готовьте трюм, завалим грузом — все идет, как часы, — приветствовал меня свалившийся с горы мешков Петр Петрович Рахманов.

— Хорошо. Теперь уже задерживаться нечего. Рассказывайте, как дела.

Петр Петрович в сутки сумел превратиться в самого заправского стивидора. Он успел составить план доставки грузов со складов к борту судна так, чтобы не простаивали зря машины, и в то же время «Торос» не был завален беспорядочным потоком груза, имевшего несколько сот различных наименований. Погрузить корабль совсем не так просто, а погрузить «Торос», да еще так, чтобы разместить в нем полутоннагодовой запас всего необходимого, явилось делом весьма ответственным и сложным. В корабельный трюм нельзя валить без разбора любой груз; от такой погрузки, во-первых, будет портиться сам груз, во-вторых, нарушится остойчивость корабля и он может перевернуться на небольшой волне. Груз надо разместить так, чтобы все тяжелые предметы находились на самом дне корабля, а более легкие можно располагать уже наверху. Далее, надо заранее предусмотреть, что именно из погруженного понадобится в первую очередь, чтобы не пришлось при первой же выгрузке перерывать весь трюм. Весьма важно, чтобы груз был размещен по своим сортам и, например, ящики с мылом и чаем не оказывались рядом, так как от долгого соседства чай примет запах мыла. Наконец, какое бы количество груза ни находилось на корабле, один из помощников капитана, обычно второй, или, как его называют во флоте, ревизор, должен точно знать, где и что у него лежит.

Перед тем как приступить к погрузке, ревизор составляет план размещения груза на судне, имеющий особое название — «каргоплан». В нем указывается, что и куда надо будет положить, с учетом объема и спецификации груза. Сама погрузка выполняется в строгом соответствии с «каргопланом». При составлении этого плана на «Торосе» пришлось учесть весьма ограниченную вместимость судна и громадное разнообразие номенклатуры нашего груза. Следовательно, трюм необходимо было заполнить так, чтобы любой вид продукта можно было достать, не трогая прочего груза. Ближайшая к середине корабля часть трюма была отделена поперечной переборкой высотой от днища до главной палубы, и в отгороженную часть было погружено около 30 тонн угля.

Оставшееся пространство трюма было занято, главным образом, продовольствием, причем последнее грузилось по сортам, каждый сорт укладывался в виде отдельного столбика. Исключение составила мука, большая часть которой заняла весь низ трюма, и лишь в одном месте на палубу выходил «мучной столб» из мешков, положенных в ряд один на другой. При такой системе погрузка шла несравненно медленнее, чем погрузка обычного грузового судна, где нет необходимости доставать из трюма когда угодно любой сорт груза, но зато мы легко могли разбираться в своем снаряжении, имея трюм, похожий на громадную коробку с печеньем, разложенным по сортам.

Береговые работники Арктикснаба с большим неудовольствием поглядывали на нашу «затею». Медленность погрузки задерживала «Торос» у причала, а места у последнего брались буквально нарасхват судами, торопившимися в Арктику. От более решительных мер, чем только косые взгляды снабженцев, нас выручали малые размеры «Тороса», занимавшего весьма небольшое пространство причала, и темпы работ всех участников экспедиции. В эти дни для «торосовцев» исчезли обеденные перерывы, ночной отдых. И если трюм «Тороса» медленно заполнялся «товарными столбиками», то во всех складах к нам не могли предъявить никаких претензий. Необходимые материалы отбирались быстро, без излишних споров, и все отобранное сейчас же отвозилось к «Торосу».

К концу третьих суток стоянки на Бакарице от изначного вида нашего корабля осталось очень немного. «Торос» глубоко сел в воду, сразу сделавшись похожим на какую-то речную баржу. Палуба, над отделкой которой столько потрудился боцман, сейчас скрылась под разнообразным грузом.

Если посмотреть палубу с носа до кормы, то перед вами представился бы следующий ассортимент товаров. От форштевня до фокмачты покоились бочки с бензином (самый неприятный груз, какой себе может только представить любой капитан); поверх бочек были разложены мешки с овсом и жмыхами для корма свиней,

взятых в экспедицию. От фокмачты до мостика палуба вдоль корабля делилась на три части. С правого борта разместились «свиносовхоз», т. е. был сделан громадный ящик с перегородками и крышками, в котором находилось одиннадцать больших свиней. Середина судна, занятая люком трюма, вмещала тоже изрядное количество мешков со жмыхами. С левого борта стоял наш моторный катер. На мостике, тесно прижавшись друг к другу, выстроились бутылки в плетеных корзинах с различными ягодными и фруктовыми соками.

От штурманской рубки и до самой кормы в три ряда стояли ящики с овощами. Наконец, на вантах наших мачт густыми гроздьями свисали бесчисленные окорока, колбасы и прочие копчености. Для человека с хорошим аппетитом все это выглядело недурно, но нам и овощи и копчености портили настроение, так как нигде нельзя было свободно ступить ногой, чтобы не оказаться перед препятствием гастрономического характера. Не лучше обстояло дело и внутри корабля. Все жилые каюты еле вмещали вороха весьма объемистой полярной одежды. Ее владельцы подчас готовы были обречь себя на любые испытания на морозе, лишь бы как-нибудь избавиться от добавочной нагрузки в своих каютах. Уже в море, а тем более по истечении первых месяцев плавания, эта одежда нашла себе прекрасные и вполне свободные места для размещения, но в первый момент она ошеломляла своим количеством и объемом.

В самом деле, было от чего растеряться, когда к вам в крошечную каюту размерами 3 на 1,5 метра матрос не вносил, а впихивал следующий ассортимент: меховую малицу, меховые брюки и рубаху, спальный мешок, полушубок, болотные сапоги, армейские сапоги и рабочие ботинки (из-за своей громоздкости они у нас получили название «танки»), торбаза собачьи и нерпичьи, 2 пары меховых чулок, шапку, шарф, 2 пары меховых и 5 пар брезентовых рукавиц, 5 пар летнего и 4 пары теплого белья, костюм ватный и костюм хлопчатобумажный, брезентовый плащ и брезентовые тужурки и брюки. Далее в каюту летела мелочь из полотенец, носков, перчаток, лыжных ремней и прочего. Если вспомнить, что каждый

из нас имел свой чемодан с бельем, шинель, ботинки, галоши, а в каюте находились, кроме того, койка, шкаф, стол, диван и умывальник, то становится понятным, что могли представить собой наши жилища. Увы, этого еще оказалось мало, и наш ревизор, Иван Кузьмич Кошелев, среди погрузки хмуро распорядился: «Ввиду недостатка места под грузы всем участникам экспедиции принять к себе в каюты подведомственные им инструменты». Надо себе только представить отчаяние нашего гидролога, когда к нему водворились 10 батометров, все наши термометры, anerоиды и прочее.

Кают-компания тоже не обошлась без частичного превращения в провиантский склад. Под нашим обеденным столом выросла горка ящиков с шоколадом, печеньем, конфетами. Столовую для команды боцман забил до отказа палатками, громоздкими инструментами, не вмещающимися в жилых каютах, и запасом одежды. Словом, от прежнего уюта на «Торосе» не осталось и следа.

Вздых облегчения вырвался из моей груди, когда, наконец, ревизор сообщил, что на борт погружено все. Документы были оформлены. Из машинного отделения доносилось равномерное гудение примусов, нагревавших шары нашего Болиндера.

«Торос» вот-вот должен был вздрогнуть от пущенного в ход главного двигателя, чтобы перейти от Бакарицы в Архангельск, как вдруг на берегу появилась движущаяся куча из... струнных инструментов. Когда этот букет из балалаек, гитар и мандолин подошел к борту, из него показалось измазанное маслом, широко улыбающееся лицо нашего моториста и комсорга Миши Морозова.

— Держи, ребята! Вот, Николай Николаевич, и мое снабжение приехало — теперь уже все.

— Откуда это, Миша?

— С Бакарицы! Я сам со снабженцами сговорился, что, мол, вы, товарищи, все картошку да муку выдаете — даешь «культуру»! Ну, вот они и раскошелились.

Инструменты и викторола моментально исчезли в кубрике команды.

«Торос» медленно вышел на середину реки и, оставляя за собой пенистый след, направился к выходу из Архангельского порта. На палубе сновали матросы во главе с боцманом и старшим помощником, намертво крепившие груз. На рейде к нам подошел катер Арктикснаба, доставивший аммонал для подрывания льда и освежеванную бычью тушу. Она была подхвачена стропом и подтянута на мачту.

— Совсем в продовольственный ларек превратились! — недовольно буркнул Владимир Алексеевич, критически осматривая свое судно.



В море

Туман. Посадка на мель. Самолет с „Садко“

Двадцать восьмого августа 1936 года за кормой «Тороса» растаял в дымке Архангельск. Слабая встречная зыбь слегка покачивала наш перегруженный до отказа корабль. Через несколько часов плавания яркое солнце заволоклось низкими облаками, и вскоре «Торос» окунулся в непроницаемую пелену тумана. Отвратительно бывает на душе, когда стоишь на мостике и еле-еле различаешь силуэт носа собственного корабля. Наша сирена через каждые две минуты разрывала воздух пронзительным визгом. Приглушенно стучал выхлоп мотора на сбавленных оборотах.

«Торос» подходил к наиболее неприятному для судоводителей месту в Горле Белого моря в районе Орловского маяка. Ширина доступного для прохода кораблей фарватера между Орловскими банками и Терским берегом едва достигала 15 миль. В эту щель должны были устремляться все суда, идущие из океана в Белое море и обратно, и, таким образом, опасность столкновения висела буквально над головой.

На паровых судах штурманов выручали их уши, ловившие каждый гудок, всплеск воды, шум проходящего мимо судна. На «Торосе» непрерывный стук мотора

заглушал большую часть звуков, идущих с моря, и, откровенно говоря, весь расчет на то, что мы избежим столкновения со встречным судном, строился на предположении, что нас обязательно должен был услышать штурман встречного корабля.

— Нет, так дело дальше не пойдет, — со злостью заметил Владимир Алексеевич, — если сейчас к нам навстречу идет такой же бот, как «Торос», то чорт знает что может получиться. Пошлите-ка, Сергей Федорович, вахтенного на бак — пусть слушает.

Второй вахтенный матрос быстро спустился с мостика и расположился у самого форштевня. Рядом с ним, навострив тонкие подвижные уши, встала, опершись передними лапами на планширь, «Динка», наша судовая собака, верный спутник «Тороса» во всех его переходах.

— Так вот иногда техника, вместо движения вперед, заставляет попятиться назад. Помните, как во времена парусного флота на бак посылались матросы, называвшиеся «вперед смотрящие», ну а мы вот вооружились «вперед слушающими», — улыбнулся Сергей Федорович.

— Приходится, брат, особенно, когда имеешь дело с господами, плавающими под всякими многоцветными флагами.

— Да, тут уже ухо надо держать востро!

Разговор прекратился, и снова капитан и старший помощник сосредоточенно замерли на мостике. Крупные холодные капли осевшего на снастях тумана редким дождем срывались на палубу.

Я спустился в кают-компанию. Наши помещения, напоминавшие к концу погрузки «первозданный хаос», под умелыми руками буфетчика Саши приняли совсем другой облик. Кают-компания была совершенно очищена от всякого груза; в жилых каютах вся загромождавшая их полярная одежда была ловко распределена в спальных мешках, которые были уложены на койках под матрацами, что придало постели больше удобства и мягкости. Теснота, правда, еще чувствовалась, но уже не в таких размерах, как раньше. Способности Саши были выше всяких похвал.

Появление Саши на «Торосе» мы всецело обязаны

Виктору Александровичу Радзиевскому. Месяца за три до нашего выхода в море к нему пришел почти еще мальчик и, потупив глаза, пробурчал:

— Товарищ капитан, возьмите меня к себе на «Торос»!

— А кем бы ты хотел работать?

— Мне все равно, я... я камбузником был.

— Так, значит, ты уже плавал. На каком корабле?

— На ледоколе «Ленин». Только вы не справляйтесь обо мне... уволили меня, — хмуро заявил проситель.

— Плохо. За что же уволили?

— Да так... ну вообще.

— Ну, смелее. Виноват был? Я на ледоколе справляться не хочу, а ты вот сам мне расскажи все по порядку.

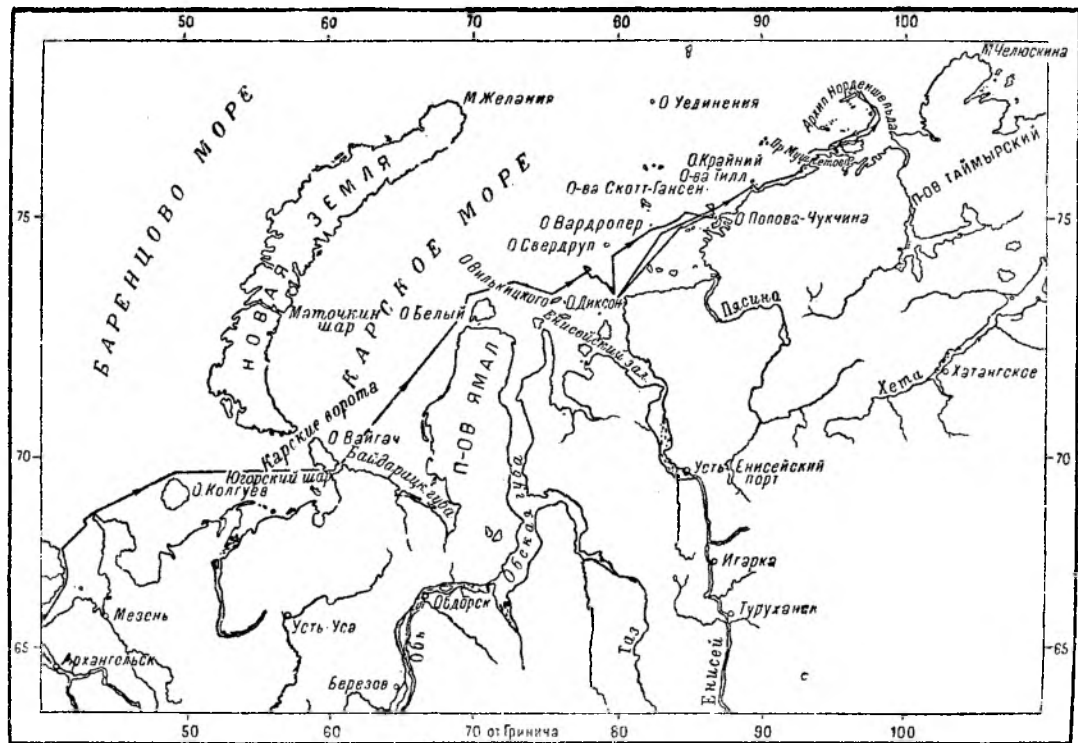
Саша вскинул глаза на капитана, немного помолчал и, явно смущаясь, проговорил:

— Конечно, был виноват, да только что же вспоминать это. Никому я ничего плохого не сделал, только себе самому. А на «Торосе» мне очень хочется плавать.

Виктор Александрович понял, что Саша, если и был виноват в чем-то, то не в меньшей мере в его беде были виноваты и окружавшие его. И Саша остался на «Торосе». Все мы, участники экспедиции, за полтора года совместной с ним жизни и работы убедились в том, что Виктор Александрович не ошибся, приняв Сашу на корабль.

В данный момент Саша, накрыв стол, приглашал в кают-компанию к вечернему чаю. Насколько было холодно, сыро и неудобно наверху на палубе, настолько приятно было сесть за наш оживленный стол. Сколько остроумнейших каламбуров, анекдотов и занимательнейших игр видел этот стол за год зимовки! Немало за ним потрудились и наши гидрографы, обрабатывая собранный в поле материал.

Пока еще участники экспедиции не успели, конечно, привыкнуть друг к другу, но уже ясно чувствовалось, что скучно нам не будет. Можно было безошибочно предположить, что «душой общества» бесспорно делается наш гидрохимик Сергей Александрович. Снимая мок-



Плавание г/с „Горос“ в 1936 году.

рый дождевик в своей каюте, я слышал дружные взрывы заразительного хохота, прерываемые короткими репликами гидрохимика.

— Что, Сергей Александрович, пробирают вас здесь, кажется?

— Да нет, отбиваюсь как могу. Я доказываю, что хороший гидрохимик — это, собственно, почти уже и хороший моряк, а вот наш радист с этим не согласен.

Общее оживление, прерванное моим приходом, вновь возобновилось за столом.

На палубе жизнь шла своим чередом. Через каждые четыре часа сменялись вахты, на баке постоянно находился «вперед слушающий». Орловский маяк «Торос» прошел, не имея точного определения своего места и лишь ориентируясь по его туманным сигналам. Ночью на палубе было особенно неприветливо. Если в течение долгого времени не видишь никакого света, то глаз привыкает к темноте, и она как бы отступает несколько вдаль, но стоит лишь на миг взглянуть на освещенный компас, или какую-нибудь иную ярко освещенную точку, как глаза окончательно отказываются бороться с непроницаемым мраком.

— На мостике! Впереди слышен гудок! — донесся предостерегающий крик матроса с бака. В тот же миг машинный телеграф был переведен судорожно сжимавшей его рукой вахтенного помощника на «стоп». Одновременно наша сирена предостерегающим воем хлестнула воздух. Несколько мгновений тишина нарушалась только глухими стуками работающих моторов, и вдруг совсем близко, чуть влево от нас, над морем прокатился басистый рокот пароходного гудка. «Торос» немедленно ответил.

— Малый вперед! Право руль!

Слева во мраке что-то пронесилось мимо «Тороса», казавшееся страшным, страшным именно потому, что оно было абсолютно невидимым. На короткий миг отчетливо были слышны частые удары лопастей пароходного винта об воду, потом вновь стук нашего мотора заглушил все прочие звуки.

— А ведь наверняка иностранный «купец» — слышали,

как винтом хлопает по воде, пустой идет за лесом в Архангельск. Ну да разошлись, и ладно, ибо все хорошо, что хорошо кончается, сказал какой-то весьма неглупый человек. На руле! На старый курс!

«Торос» снова осторожно начал двигаться вперед.

— Эх, чорт, хоть бы один маячок открылся, определиться бы давно пора — ведь пока шли Горлом, да еще на малом ходу, мало ли куда нас снести могло. Боюсь я за наше счисление, — сокрушался в штурманской рубке Сергей Федорович.

В самом деле, положение наше было не из завидных. В тумане корабль, не имеющий, как наш «Торос», радиопеленгатора, может вести счисление своего пути только по показаниям двух приборов: компаса, дающего направление курса, и лага, показывающего скорость перемещения корабля относительно воды. Если даже оба эти прибора работают совершенно исправно и поправки к их показаниям хорошо известны штурманам, то и в этом случае действительное местоположение корабля может значительно разниться от его счислимого места на карте. Морские течения и ветер перемещают судно так, что действие первых не может зафиксировать лаг, так как он сам переносится вместе с кораблем и окружающей их водой, а изменение движения судна из-за ветра не отмечается компасом, так как положение диаметральной плоскости судна остается неизменным и лишь само оно приобретает побочное боковое движение. Предполагать, что мы имели снос из-за ветра, не было основания, так как все время стояла почти штилевая погода, но течения могли подвести нас очень основательно. Горло Белого моря является единственным проходом, в который устремляется океанская приливная волна, идущая в Белое море. Естественно, что в этом проливе создаются периодически меняющиеся на 180° приливо-отливные течения, достигающие весьма значительной скорости. Эти течения могли значительно изменить скорость хода корабля, на что лаг, конечно, никак не реагировал.

Вот эти невеселые соображения и заставили нашего старшего штурмана Сергея Федоровича призадуматься над картой, прикидывая различные варианты местонахож-

дения «Тороса» и могущие произойти от этого последствия при движении его по настоящему курсу.

31 августа туман сжалился, наконец, над нашими штурманами. Когда «Торос» по счислению проходил маяк на северном берегу острова Колгуева, горизонт с южной стороны заметно посветлел, и сквозь редящийся туман стал обрисовываться отдаленный берег. Мотор заработал полным числом оборотов, пенистый бурун весело зашумел перед форштевнем корабля, увеличившего свой ход к Новой Земле. Из кают на палубу высыпали почти все их обитатели. Только двое суток мы не видели земли, но как-то уже соскучились по ней и с жадностью старались рассмотреть еще не совсем ясные контуры незнакомого берега. Безрадостным представился нам остров Колгуев. Похоже было, что в море кто-то бросил огромную каменную плиту; края ее постепенно источили морские волны и летние ручьи, ветры несколько сгладили острые ребра прибрежных скал, и высятся эта ровная пустыня над вечно хмурым морем, как мрачная гробовая доска. На северном выступе острова, подчеркивая его безлюдность, одиноко стояло здание маяка с башней. Какими должны быть выдержанными те люди, кому поручено обслуживание этого маяка! Бескрайняя голая тундра с юга и мрачное, большей частью покрытое туманом море с севера — вот все, что видят эти люди изо дня в день в течение круглого года. Метеорологические наблюдения показали, что ясных дней на Колгуеве бывает в год не более одиннадцати. Свист и вой ветра и грохот атакующих берег свинцовых волн Баренцова моря — единственные звуки, которыми природа наделила этот уголок вселенной, если не считать гомона периодически посещающих остров перелетных птиц.

Несмотря на то, что открывшийся берег был для нас большим утешением, так как рассеял наши сомнения в отношении правильности курса «Тороса», подчеркнуто унылый вид Колгуевского маяка все же оставил какой-то неприятный осадок. Сама природа как будто бы была недовольна своим творением и скрыла от нас остров новым зарядом густого тумана, прежде чем «Торос» успел отойти от него на несколько миль.

Теперь мы уже не сбавляли хода, так как вероятность встречи с каким-либо судном была весьма незначительна. Рыболовные траулеры обычно держались много мористее, а прочие суда шли по тому же курсу, что и «Торос» т. е. в сторону Карского моря, а не наоборот. Звук нашей сирены попрежнему периодически разносился над



На острове Попова-Чукчина. Здесь были найдены остатки экспедиции геолога В. А. Русанова.

легкой зыбью, но эти сигналы подавались «на всякий случай» да еще потому, что так было «по штату положено», как заявил боцман.

«Торос» методически отмеривал по 8 миль в час, идя по прямой линии на пролив Югорский Шар. Ночью мы должны были находиться на траверзе острова Матвеева, на котором тоже находился маяк с видимостью огня до 10 миль. Определиться в этом пункте было более чем необходимо, так как отсюда до входа в Югорский Шар оставалось только 30 миль. Ход «Тороса» был сбавлен до среднего. Несколько пар глаз напряженно всматрива-

лись в белесый туман, чтобы заметить проблеск маяка, но он так и не появился. Прошел час. Туман еще более сгустился. Стало совершенно очевидным, что открыть маяк нам не удастся. Решили идти к проливу, у входа в который имелось два огня. Раз мы благополучно смогли пройти в сильном тумане почти от самого Архангельска до Колгуева, то не было особых причин думать, что наши штурманы не смогут найти входа в пролив. Кроме того, сегодня был последний день августа и впереди еще предстояло пройти четыре полярных моря, из которых самым страшным в ледовом отношении было последнее — Чукотское. Недаром в нем претерпел столько мытарств «Сибиряков» в 1932 году и погиб прославленный «Челюскин». Чукотские льды создали о себе дурную славу на всю Арктику. Нам надо было торопиться, ибо «промедление» могло оказаться для нас «смерти подобно».

Волнение постепенно совершенно улеглось. Прошло еще три часа. Мотор «Тороса» еле вращал винт. На выюшке Томсона, расположенной на корме, посменно работали наши гидрологи, выкрикивавшие через каждые две-три минуты отсчеты глубин. «Торос» имел осадку 4 метра, идти еще было можно, так как глубины моря у входа в Югорский Шар достигают 13—15 метров.

Вдруг с кормы донеслись тревожные крики: «Стоп! Мелко!» — и в тот же момент я почувствовал, как меня качнуло вперед и вверх. «Торос» стал. Наступившая на миг тишина прорвалась бешеным стуком мотора, заработавшего полным ходом назад, но судно оставалось на месте, как вкопанное, «Торос» был слишком перегружен и поэтому в силу своей инерции, несмотря на самый малый ход, прочно сел на мель, и силы мотора явно не хватало на то, чтобы сдернуть его с места.

Начался обычный аврал по съемке с мели. В воду плюхнулась шлюпка, сделавшая промер вокруг судна. Результаты его были совсем неутешительны. С носа и с левого борта мы имели глубину в 3,5 метра, с правого борта — 3 метра, под кормой — немного больше 4 метров, корпуса на четыре сзади корабля глубина сразу увеличилась до 14 метров, а впереди тянулась глубина в

3 метра. Вокруг стояла непроглядная темень, усугубляемая сплошным туманом.

Капитан, отдав распоряжение завезти с кормы на глупину становой якорь, нервно прохаживался по мостику.

— Вот ведь паршивая привычка: не сделать сразу то о чем подумает. У меня давно мелькнула мысль вытравить смычку каната в воду, и, черт его знает почему, все откладывал с минуты на минуту — ну вот теперь и расхлебывай!

— Вперед осторожнее будем, а сели не крепко, скорсимеся, — пробую утешить раздосадованного Владимира Алексеевича, хотя сам прекрасно понимаю некоторую неуместность такой реплики.

Если бы сейчас с моря подул ветер, «Торосу» пришлось бы плохо. Единственным спасением в этом случае является выбрасывание за борт груза, но всякому будет понятно, что эта операция в самом начале плавания не могла быть нам по душе. Шесть часов ни один человек на корабле не знал ни секунды покоя. Наконец, якорь был завезен, и соединенными усилиями главного двигателя и брашпиля «Торос» плавно сошел на глубину.

Надо самому побывать на корабле, находящемся на мели в опасном месте, чтобы понять тот вздох облегчения и радостный блеск двадцати шести пар глаз, которые можно было наблюдать на чуть закачавшемся на легкой зыби «Торосе». Одна часть задачи была решена. Мы снова обрели способность двигаться, управляться, но... куда идти? Туман взял нас за горло. Проход в Карское море — пролив Югорский Шар — был где-то здесь близко, рядом, но, увы, где это «рядом» — никто не мог ответить. Здравый смысл подсказывал, что надо выжидать прояснения погоды, и в то же время какой-то другой, внутренний голос напоминал, что уже настал сентябрь... В штурманской рубке, склонившись над картой, решал задачу со многими неизвестными Сергей Федорович.

— Где находится «Торос»?

Этот вопрос сверлил мозг старшего штурмана во время авральных работ, но тогда решением его заниматься было некогда. Сейчас штурманская рубка превратилась в

научную лабораторию. Воспаленные от бессонной ночи глаза высматривали на карте различные варианты ошибки в счислении пути «Тороса». Исходная наша точка — Североколгуевский маяк — находилась от нас на расстоянии 250 миль. Если допустить, что рулевые уклонялись от точного курса на $1^{\circ},5$ в ту и другую сторону и лаг дал ошибку своих показаний в 5%, что является вполне допустимым, то, по навигационным формулам, «Торос» мог оказаться в любой точке полуокружности, центром которой являлся вход в пролив Югорский Шар, а радиус имел 14 миль. Никто, конечно, не мог гарантировать, что отклонения от заданного курса не превышали полутора градусов, как никто не мог утверждать и того, что течение не снесло «Торос» к югу или северу от его пути, тогда наше местонахождение могло оказаться еще дальше от всех предполагаемых нами точек. В памяти воскресли указания некоторых капитанов о том, что ими не раз наблюдались совершенно неожиданные изменения девиации судовых компасов на переходе от меридиана Горла Белого моря до Новоземельских проливов. Задача еще более усложнялась.

Ночной туман постепенно начал принимать сероватую окраску, где-то за его непроницаемой пеленой поднималось солнце. Главный двигатель «Тороса» ожил, вскоре начал постукивать якорный канат, втягиваемый в клюз, и судно самым малым ходом начало удаляться на запад от коварного и невидимого в тумане берега. Глубины моря постепенно увеличивались от 10 до 17 метров. Туман чуть поднялся, и вдруг прямо по курсу «Тороса» показались несколько каменистых островков шхерного типа. Судно задрожало от полного заднего хода и застыло на месте. Мы оказались в какой-то ловушке. Снова Сергей Федорович углубился в карту. На этот раз в задачу вошла одна определенная величина — шхерные островки. Навигационная алгебра была приведена в действие, и через несколько минут на карте Новой Земли, там, где показана губа Лямчина, появилась точка, обозначающая местоположение «Тороса». Наш снос к северу от заданного курса оказался равным 16 милям, что для плавания в 250 миль является чрезвычайно значи-

тельной величиной. Надо полагать, что причины ошибки нашего счисления крылись, с одной стороны, в наличии в юго-восточной части Баренцова моря северо-восточного течения и, с другой, в неверности показания нашего лага на самом малом ходу, которым мы подходили к Новой Земле.

Так или иначе, но все сомнения были разрешены, и «Торос», хоть и ощупью, но направился в долгожданный Югорский Шар. Туман еще раз сыграл с нами злую шутку у самого входа в пролив. Как ни внимательно высматривали мы огонь маяка на мысе Гребень, отмечавшем вход в пролив, мы не заметили его, когда проходили траверз маяка, и уже когда он был за кормой, его короткую вспышку увидел третий штурман.

— Ну, брат! Теперь-то ты попался, — обрадовался капитан, взяв мигающую точку на прицел пеленгатора. «Торос» сделал поворот и уверенно вошел в пролив.

2 сентября утром мы были в Карском море. Впереди предстояло не мало боев со льдом, и поэтому важно было получить наиболее полные сведения о расположении сил этого врага и дислокацию судов в море. Маленькая радиостанция «Тороса» послала в эфир целый ряд телеграмм, адресованных на суда, выполняющие в море исследовательские работы. Через несколько часов были получены ответы с «Малыгина», «Седова», «Новой Земли», «Нерпы», и «Циркуля». Из Баренцова моря откликнулись гидрографические суда «Политотделец», «Вест» и «Профессор Визе». Гробовое молчание хранил «Садко», имевший на своем борту экспедицию Арктического института и направлявшийся по плану на работы в море Лаптевых. Все перечисленные выше суда, кроме «Садко» и «Нерпы», находились в ведении Гидрографического управления Главсевморпути. «Нерпа» выполняла в юго-западной части Карского моря гидрологическую съемку силами сотрудников Арктического института. Этот маленький корабль блестяще справлялся с возложенной на него задачей и в данный момент заканчивал девятый разрез от берегов Новой Земли до меридиана острова Диксона.

Ответные телеграммы развернули перед нами полную

картину арктического боя. «Малыгин» выходил с острова Диксона для работ в западной части Карского моря, отмечая положение кромки льда. «Седов», сделав промер от пролива Маточкин Шар до острова Диксона, выискивал в тяжелых льдах пути для прохода каравана судов в районе архипелага Норденшельда. «Новая Земля» делала промер в районе острова Свердруп. «Циркуль» заканчивал работы в треугольнике между островами Белым, Вилькицкого и Свердруп. «Политотделец» и «Профессор Визе» подходили к Югорскому Шару с тем, чтобы начать работу в южной части Карского моря.

Полярные льды стояли сплошной стеной примерно на меридиане островов Скотт-Гансена. Нанесенное на карту положение судов в Карском море, с одной стороны, говорило о дружном натиске полярников на арктические твердыни, а с другой стороны — показывало, что эти твердыни будут не скоро разбиты. Караваны грузовых пароходов либо выжидали исхода этой борьбы, отставаясь в бухте острова Диксона, либо безнадежно толкались во льдах на меридиане мыса Стерлегова.

Основная задача «Тороса» — переход в восточную часть Советского арктического сектора — в данный момент была абсолютно неразрешима, но это совсем не значило, что благоприятные южные ветры не расчистят путь к проливу Вилькицкого в какие-нибудь два-три дня. Необходимо было на месте составить такой план работ, чтобы «Торос», по возможности, покрыл промером районы моря, имевшие еще чрезвычайно много «гидрографических белых пятен», и в то же время постоянно вел бы наблюдение над кромкой льда, чтобы при первой возможности устремиться на восток. Весьма существенно было также дополнить гидрологические работы наших судов и «Нерпы» к востоку от острова Диксона.

Исходя из этих соображений, было решено пройти с гидрологическим разрезом и промером от острова Вилькицкого к островам Скотт-Гансена и, если льды к моменту подхода к последним «Тороса» еще не отступят к северу и востоку, заняться промером в районе моря между материком и островами «Известий ЦИК» и Арктического института.

4 сентября «Торос» стал на якорь для работ на своей первой гидрологической станции в 7 милях к северу от острова Вилькицкого. Стояла прекрасная солнечная погода. Чуть зеленоватая морская вода соперничала своей гладью с нежноглубым небосклоном. Было так тепло, что совершенно не верилось в существование каких-то неприступных льдов в расстоянии нескольких часов хода на восток. Несмотря на то, что по количеству палубного груза «Торос» напоминал продовольственный склад, для гидрологов удалось не только очистить необходимую им рабочую площадку, но даже соорудить из брезента нечто вроде будки, так что условия для работы были совсем не плохи. Правда, добираться к гидрологическому «балгану» через ящичные баррикады было весьма сложно, но с этим пришлось мириться. В исследовательских работах на станции участвовали весь технический состав и вахтенные матросы. В тот же день заработала миниатюрная лаборатория Сергея Александровича, приютившаяся, не без удобств, в правой палубной каюте.

Жизнь на корабле переключилась с походного на научно-исследовательский режим, который был несравненно утомительнее.

Гидрологические станции выполнялись нами через каждые 30 миль, т. е. примерно через 4 часа хода. В промежутке между станциями делали промер, причем через каждые 5 миль «Торос» останавливался для получения наиболее правильных показаний глубин. Работа выполнялась глубомером Клаузена с контролем его показаний по блоксчетчику. В моменты остановок делались также определения дрейфа судна по углу отклонения промерного троса. Работа спорилась, и только очень внимательно присматриваясь к людям, можно было заметить какое-то, если хотите, смущение тем, что «Торос», вместо того чтобы рваться к проливу Вилькицкого, измерял прозаические глубины на западе Карского моря.

— Николай Николаевич, — окликнул меня из своей лаборатории Сергей Александрович, производивший анализ морской воды, добытой ему гидрологами. — а что, лед будет виден?

— А на что он вам?

— Да как же, я второй раз уже попадаю в Арктику, а льда еще не видал. Стыдно дома рассказывать, а врать неудобно, попадешься — еще хуже будет.

Это была шутка, за которой скрывались чаяния всей экспедиции — итти туда, в лед, бороться, окунуться с головой в «арктическую романтику». Увы... ежедневные сводки с острова Диксона приносили одно и то же сообщение, что все суда, не исключая и лидеров-ледоколов, безуспешно бились в непроходимом льду, не пройдя еще и трети пути до заветного пролива Вилькицкого. Опять, как и в Архангельске, надо было вооружиться терпением.

«Торос» заканчивал уже третью гидрологическую станцию, когда на горизонте показались сначала дымок, затем черная точка. Несколько биноклей впились в идущее навстречу судно. — «Садко»! Вот тебе и работа в море Лаптевых! — посыпались восклицания со спардека. В самом деле, прямо на нас, т. е., значит, на запад, шел корабль, чрезвычайно напоминавший по первому взгляду ледокольный пароход «Садко», на котором должно было находиться почти все руководство Арктическим институтом. Корабль как будто бы даже несколько изменил курс, увидя, что «Торос» снялся с якоря, и шел явно к нам. Уже совершенно отчетливо была видна голубая марка Главсевморпути на трубе парохода, как вдруг над ней появился столб пара и над гладью моря пронесся звук парового гудка, приглашавшего нас подойти ближе. В тот же момент я разглядел в бинокль на борту судна белую надпись «Малыгин».

Получилось что-то совсем непонятное. «Малыгин» был передан на всю навигацию нашему Управлению для выполнения гидрографических работ в проливе Вилькицкого. Тяжелая ледовая обстановка вынудила пароход изменить свой план, но появление его у острова Вилькицкого было совсем загадочным. Между тем, «Торос» поровнялся с бортом «Малыгина». С обоих судов раздались крики взаимного приветствия, покрытые громким голосом в мегафон, раздавшимся с мостика парохода:

— Николай Николаевич, здравствуйте! Сегодня во время ледовой разведки от острова Диксона к мысу Желания исчез самолет с ледокола «Садко». На самолете

два человека, запас горючего был только на два летных часа. Прекращайте работу и следуйте на розыски по курсу 330°. Пройдите 60 миль и, если ничего не обнаружите, возвращайтесь к Диксону. Сообщите о случившемся на все встречные суда. Несите непрерывную радиовахту.

Новость была далеко не из приятных. «Торос» сейчас же изменил свой курс и полным ходом пошел на северо-запад. В наблюдательной бочке на фокмачте появился штурман, высматривающий в бинокль злополучный самолет.

Невольно закрадывалась мысль, что наши поиски были похожи на розыск иголки, затерянной в стоге сена. Но в данный момент это была единственная возможность оказать помощь гибнущим, и ее надо было использовать до конца.

На горизонте стали появляться отдельные льдины, очень напоминавшие стаи лебедей, сидящих на глади какого-нибудь озера. «Торос» временами менял свой курс, чтобы убедиться, что на воде действительно плавает льдина, а не самолет. Мостик и борта «Тороса» были усеяны людьми. Каждый отчетливо понимал, что при малейшей невнимательности можно не заметить среди плавающего льда крошечную точку самолета, что неминуемо повлечет за собой гибель людей. Наконец, пройдены и заданные нам «Малыгиным» 60 миль. Вокруг только беспредельное море, усеянное сверкающими на солнце льдинами. Начался довольно свежий ветер. Настроение падало вместе с падением барометра, предвещавшего усиление ветра, а следовательно и увеличение опасности для затерянных в море людей.

В эфире носились радиogramмы с извещением о несчастьи. «Нерпа», почти заканчивавшая суточную гидрологическую станцию, прекратила работу и тоже устремилась на поиски. С «Малыгина» пришло распоряжение повернуть к острову Диксона и продолжать поиски. Попутный ветер позволил поставить паруса, и «Торос» десятимильным ходом пошел на юг. Вскоре на горизонте показалась «Нерпа», также идущая по направлению к острову Диксона.

Вдруг эфир принес еще одну телеграмму: «Получен-

ным сведениям самолет Ш-2 найден на острове Диксона зпт следуйте своему назначению тчк Благодарим за помощь счастливого плавания».

Эта телеграмма сразу успокоила всех, но и вызвала одновременно чувство досады. Оказалось, что «исчезнувший» самолет и не вылетал никуда. «Садко», стоя в бухте острова Диксона, направляет на разведку льдов самолет, дает ему горючего на два часа полета и никого не извещает об этом. За самолетом никто не следит. Проходит три часа. Самолет не возвращается. Руководство экспедиции на «Садко» поднимает тревогу, срывает с работы корабль. . . после этого обнаруживает, что самолет и не улетал, собственно, никуда с острова. Чувствовалось, что в организационном отношении экспедиция на «Садко» заставляла желать много лучшего.

Подойдя к берегу для уточнения своего местоположения, «Торос» возобновил прерванные работы.



Первая схватка со льдом

Наша тактика. Переход к острову Попова-Чукцина

III естого сентября, закончив шестую гидрологическую станцию, «Торос» подошел к кромке сплоченного льда, расположенной в 30 милях к западу от островов Скотт-Гансена. Из наблюдательной бочки, носящей у моряков название «воронье гнездо», были видны сплоченные торосистые льды по всему горизонту, за исключением его юго-западной части. По направлению к югу сплоченный лед разрежался до 7—8 баллов. Линия выбранного нами гидрологического разреза и промерного галса случайно уперлась в залив во льду, вытянутый к востоку. Сейчас «Торос» остановился в самой вершине этого залива, т. е. в наиболее восточной точке, до которой можно было добраться без форсирования льда. Дальнейший путь на восток был закрыт. К сожалению, расположение льда не давало нам также возможности выполнить промер в интересовавшем нас районе по галсам, расположенным нормально к берегу. На восточной и северной частях небосклона всюду был виден белесый отблеск — явный признак того, что там простирался сплошной лед. Из сводок о движении судов мы знали, что «Седов», являвшийся передовым разведчиком всего флота Главсевморпути в западной половине трассы, не может пробиться на вос-

ток дальше архипелага Норденшельда. Путь к архипелагу «Седов» проложил с огромным трудом в тяжелом льду.

Ледокол «Ермак» с караваном из четырех судов все еще бился к северо-западу от полуострова Михайлова.

Единственное, что нам можно было еще предпринять при создавшейся ситуации, — это сделать попытку пробиться к югу к берегу материка, где, может быть, существовала так называемая «береговая полынья».

Обычно, после того как сплошной зимний ледовый покров взламывается, под берегом открывается узкая полоса чистой воды, обязанная своим происхождением приливно-отливным колебаниям моря и стоку с береговых возвышенностей талой снеговой воды. В том случае, если отсутствует ветер с моря, береговая полынья может служить для прохода судна, имеющего небольшую осадку. При наличии ветра лед очень быстро подходит вплотную к берегу, и судно, идущее полыней и не принявшее во-время мер предосторожности, может оказаться в весьма трудном положении. Таким образом, плавание «береговой полыней» является достаточно рискованным предприятием, но нам необходимо было испытать и это средство, прежде чем отказаться от похода на восток. Сдавать свои позиции без боя мы и не могли и не хотели.

Как бы в подтверждение нашего намерения произвести разведку в прибрежных льдах нами было получено из Гидрографического управления телеграфное распоряжение: «В случае улучшения ледовых условий подойдите к острову Попова-Чукчина для розысков остатков экспедиции геолога Русанова», исчезнувшего вместе со своим кораблем «Геркулес» в 1912 году». Не теряя времени, «Торос» повернул на юг и вошел в семибалльный крупнобитый торосистый лед. Я с большим нетерпением ждал этого момента, так как впервые видел работу деревянного корабля во льдах.

Поведение «Тороса» превзошло все мои ожидания. Несмотря на то, что перемены ходов с переднего на задний и обратно у нашего мотора требовали времени гораздо больше, чем на паровых машинах, «Торос» прекрасно маневрировал и медленно, но верно прокладывал дорогу к берегу материка. Техника плавания во льдах еще

не нашла своего отражения в виде исчерпывающих указаний в каких-либо навигационных руководствах, и, пока что, обучение этому искусству у моряков идет по методу изустной передачи опыта от поколения к поколению. Любопытно, что и американские моряки, также как и мы, не удосужились составить какое-нибудь капитальное пособие по ледовым плаваниям, но настоятельно рекомендуют в своих полярных лодках всем новичкам как можно больше проводить времени на мостике идущего во льдах корабля, для накопления соответствующего опыта. В нашей печати можно встретить только отдельные замечания по вопросу о тактике борьбы со льдом.

В частности, в «Лодии Карского моря» имеется небольшой раздел под названием «Плавание и управление судном во льду», дающий несколько весьма ценных указаний по этому вопросу. Однако этот раздел имеет немало и спорных положений. Там совершенно не рекомендуется управлять судном во льду из «вороньего гнезда», так как с этой высоты «...лед кажется сильно раздробленным и сравнительно легко проходимым, тогда как с мостика вахтенный начальник лучше ориентируется, какая льдина подается от натиска судна, которая остановит его, куда рыскнет от толчка о льдину нос судна и как ему будет лучше развернуться между льдинами»...

Весьма возможно, что указанное положение может иметь место при управлении нашими крупными ледоколами, имеющими высокие мачты и, следовательно, высоко расположенные наблюдательные бочки. Что же касается управления обычными судами и, в особенности, такими, как «Торос», судоводителю безусловно удобнее находиться как можно выше. Из «вороньего гнезда» гораздо отчетливее можно представить себе, куда именно надо направить корабль, чтобы продвинуться на нем дальше. При управлении с мостика горизонт наблюдения сокращается, и может оказаться, что штурман будет ударами форсировать лед, в то время как в 50—100 метрах в стороне можно пройти в том же направлении по открытому разводью. С высоты мачты виден эффект удара, и судоводитель может сразу принять необходимое решение в зависимости от новой создавшейся обстановки; при на-

блюдении с мостика результат удара не виден, так как форштевень закрыт от наблюдателя, и весьма благоприятный момент для развития успеха может быть упущен. В общем, на «Торосе» мы выбрали иной метод управления судном, нежели рекомендованный «Лощией», и наше «воронье гнездо» имело всегда наблюдателя при плавании во льдах.

В данный момент мы имели дело со льдом, долгое время находившимся под действием солнца. Ледяные поля, хотя и имели толщину в несколько метров, были покрыты многочисленными проталинами, что способствовало их сравнительно легкому раскалыванию. Если бы вместо «Тороса» здесь был ледокол, он шёл бы итти, как говорят, ходом. Нам приходилось значительно тяжелее. «Торос» выбирал на своем пути наиболее слабое поле, ударял в него, двигаясь обычным средним ходом, и сразу же после удара давал полный ход. Лед либо раскалывался, и тогда судно шло по образовавшейся трещине, расталкивая края ее в стороны, либо льдины толкались судном вперед до тех пор, пока впереди не образовывался ледяной затор и движение останавливалось. «Торос» отходил для разгона немного назад и вновь бросался в атаку. В момент удара корабль вздрагивал от клотиков до киля, иногда вползал на лед, кренился и все же, в конечном счете, раздавливал льдину. Работа была тяжелой. Особенно опасным был момент отхода судна для нового разбега. Мощные льдины, раздвигаемые корпусом, сейчас же сходились за кормой, и при заднем ходе как руль, так и винт были под постоянной угрозой опасного удара. Очень важно, чтобы при работе машины назад руль был поставлен в положение «прямо», так как это как бы сужало его площадь, движущуюся навстречу льду.

Иногда удавалось находить довольно длинные извилистые разводья, по которым мы шли малым ходом, чтобы избежать слишком сильных ударов об лед при крутых поворотах на извилинах разводья. «Торос» был перегружен и поэтому имел чрезвычайно большую инерцию, в чем мы имели уже случай убедиться при посадке на мель в Лямчиной губе. Эта инерция помогала нам форсировать лед, но она же могла явиться причиной настолько силь-

ных ударов, что они уже были бы совсем небезопасны для корабля. Прошло часа четыре, как началась наша первая схватка со льдом. Берег заметно приблизился, и в том месте, куда пробивался «Торос», как будто бы виднелась вода. До цели предстояло еще пробить мили 3—4 сплоченного льда, как вдруг опрометчивая неосторож-



„Торос“ в бухте Заостровной на острове Таймыре.

ность едва не сделала одного из наших товарищей калеккой.

«Торос» отходил малым задним ходом перед разбегом для удара в большое ледяное поле, которое закрывало нам проход в длинное развodie, тянувшееся почти по всему нужному нам направлению. Находясь в «вороньем гнезде», я слышал, как прозвонил машинный телеграф; повидимому, был дан сигнал приготовиться к переднему ходу. Судно по инерции двигалось назад. Вдруг, почти одновременно, я почувствовал, как «Торос» мягко стукнулся кормой об лед, и в тот же момент услышал громкий крик и падение чего-то тяжелого на мостике. Взгля-

нув вниз, я увидел лежащего на палубе у входа в рулевую рубку вахтенного матроса Васю Шунгина. Поза лежащего была неестественно скорчена, обе руки обхватывали голень. На мостике уже появился лекпом Толстиков.

— Что случилось там?

— Рулевого выбросило штурвалом из рубки, ногу, кажется, сломало.

Несколько человек осторожно снесли с мостика раненого; на руль стал боцман.

— Будем продолжать, Николай Николаевич, руль в порядке! — прокричал мне в мегафон капитан.

— Есть. Бей в ту же льдину!

«Торос» упорно насакивал на большое ледяное поле, почти сплошь покрытое грунтом, что явно говорило о его прибрежном происхождении. Размеры поля были таковы, что от удара судна оно почти и не вздрагивало. Обойти это препятствие не было никакой возможности. После пяти или шести ударов стало ясно, что «Торосу» этого барьера не преодолеть.

— Стоп, Владимир Алексеевич, надо за аммонал браться.

Подрывание льда зарядами аммонала или какого-нибудь иного взрывчатого вещества довольно часто применяется в практике ледовых плаваний. Однако, должен сознаться, что большого эффекта от взрывов обычно не наблюдается. Дело, конечно, опять-таки в том, что мы не успели еще выработать каких-нибудь определенных правил, как именно надо подрывать лед. Каждый судоводитель действует обычно по своему усмотрению, и в результате противники применения во льдах взрывчатых веществ имеют много оснований к утверждению, что «подрывается не лед, а авторитет подрывника». Подрывание ровного льда совершенно аналогично действию винтовочной пули на стекло, если она встречает его прямо на своем пути: получается отверстие без всяких трещин. Отсюда напрашивается вывод, что если судно не может преодолеть ровного ледяного поля, то и взрывчатые вещества ему почти не помогут. Иное дело, если приходится прокладывать путь в битом торосистом льду различной крупности. В этом случае часто получается так, что ка-

кой-нибудь один торос, заклинившийся в проходе между двумя ледяными полями, останавливает движение судна. Форсирование его ударами не дает положительных результатов и только сильнее вколачивает льдину в проход. При таком положении взрывы дают прекрасные результаты. Из нескольких сотен случаев применения аммонала для прокладывания пути судна во льдах, я вывел заключение, что хорошие результаты зависят не столько от веса заряда, сколько от удачно выбранного места взрыва. Второе заключение — это полная безрезультатность «открытых» взрывов, когда заряд взрывается просто на поверхности льда или при небольшом его углублении. Наилучший эффект получается в том случае, когда подрывается во льду как раз то место, которое сдерживает всю массу битого льда, причем взрыв делается на глубине около 1 метра под нижней поверхностью льда. Чрезвычайно важно отметить еще и то, что если лед находится в процессе сжатия, то никакими взрывами нельзя освободить корабль от ледяных тисков. Подрыванием небольших патронов можно только размельчить лед у бортов судна, для того чтобы создать «ледяную подушку» и тем самым избавить борта от давления краями сходящихся ледяных полей. Эту работу надо проделывать очень быстро и по возможности до того момента, как края ледяного поля уже вошли в соприкосновение с бортом корабля.

В нашем случае «Торос» встретил на своем пути обломок многолетнего ледяного поля, вклинившегося между большими пространствами почти невзломанного льда. Толщина поля была такова, что, когда судно выскакивало на него носом, поле почти не кренилось и «Торос», осев кормой, просто соскальзывал с него назад. Подрывание поля аммоналом могло дать положительные результаты, так как структура поля была не однородной и, следовательно, под действием моментального толчка большой силы слабые места поля должны были растрескаться.

— Распорядись-ка приготовить парочку зарядов, Владимир Алексеевич, а я пока навещу Шунгина.

В свое время рулевым было отдано распоряжение: когда

дается ход назад — ставить руль прямо без команды. Это распоряжение выполнялось, а вот Шунгин, для ускорения дела, решил только немного перевести руль из положения «на борт», и перо натолкнулось на льдину в положении пол-борта; удар стремительно потянул штуртрос, штурвал пришел в быстрое вращение, рукоятками подхватил Шунгина и выбросил его из рубки...

В лазарете я нашел Васю, обложенного холодными компрессами. Первые приступы острой боли уже прошли, и пострадавший, увидев меня, сделал попытку улыбнуться, что, однако, удалось ему с трудом.

— Вот ведь какая оказия получилась!.. Стою, значит, руки на штурвале, вижу — капитан застопорил машину, ну, значит, сейчас, мол, «полный вперед» и руль «вправо на борт», на заднем-то ходу мы все влево укатывались. Я это уже начал вправо переключать помаленьку, а он вдруг, дьявол, как рванет... меня по ногам да по боку. Подняло немного — и в дверь.

— Больно? Шевелить ногами можешь?

— Шевелил, пробовал, а сейчас не могу. Как лежишь спокойно — ничего, а чуть начнешь ворочаться — аж дух захватывает.

— А ты и не ворочайся. Сейчас лед рвать будем, так ты не пугайся.

— Чего его пугаться? На фронте не пугались, а страшнее было.

— Ну, поправляйся. Как встанешь, ребятам накажи, чтобы слушались, когда говорят. Как у него дело, товарищ доктор?

— Ничего, Николай Николаевич, «колеса» целы, через неделю в футбол играть будет, — улыбнулся лекпом Толстиков.

Оптимизм медика был чисто напускной. Выйдя со мной из лазарета, Серафим Федорович сообщил, что Шунгин сможет стать на работу не раньше чем через месяц, так как у него очень сильный удар пришелся по коленной чашечке, т. е. месту, особенно трудно поддающемуся лечению.

На корме гидрологи открыли, на разостланном брезенте, «завод» по изготовлению подрывных зарядов. Ам-

монал легко взрывается специальными капсулями и не требует для этого особой хитрости. Важно только, чтобы в заряд не проникла вода. Наиболее простой способ изготовления заряда для подрывания льда следующий: аммонал насыпается в литровую бутылку, слегка утрамбовывается в ней деревянной палочкой, и ею же в прессованном аммонале делается углубление для вкладывания капсуля и бикфордова шнура. После того как капсуль со шнуром вставлены в бутылку, ее горло затыкается промасленной паклей и густо смазывается тавотом. Для помещения заряда на месте взрыва к горлу бутылки мы привязывали веревку длиной чуть больше метра. Второй конец веревки прикрепляли к краю льдины, которую надо было взрывать, после чего шнур зажигался и бутылка опускалась в воду. Длина бикфордова шнура выбиралась такой, чтобы «подрывнику» дать возможность после зажигания заряда отойти на безопасное расстояние от места взрыва. Всю эту операцию нам удалось проделать очень быстро. Секунд через 30 после того как был зажжен шнур, раздался глухой удар взрыва, на нос «Тороса» посыпались мелкие куски льда, и... дорога судну была почти расчищена. Ледяное поле растрескалось в нескольких направлениях, но каждый из получившихся кусков был настолько велик, что «Торосу» предстояла немалая работа.

Снова возобновились атаки корабля. Части поля, одна за другой, раскалывались под ударом окованного форштевня. «Торос» выходил победителем, но победа давалась ему ценой сильно поцарапанных бортов. На льду остались следы краски, а кое-где виднелись и крохотные ворсинки дерева от ледовой обшивки. Потери были невелики, но было бы лучше, если бы борта остались совершенно гладкими. Самое незначительное повреждение обшивки, простая царапина были уже началом откалывания от нее целых щепок. Говорят, однако, что «волков бояться — в лес не ходить». Помня это мудрое народное изречение, мы продолжали наш путь к берегу. Еще несколько сильных ударов, и мы на чистой воде широкого и длинного разводья. Вырвавшийся из плена «Торос», казалось, стрелой понесся мимо ледяных берегов полыньи.

Гладкие, сверкающие в лучах заходящего солнца волны симметрично разбегались в стороны от судна. Проходя мимо нашей химической лаборатории, я встретил Сергея Александровича.

— Ну как? Увидели теперь лед?

— Видел, — хмуро ответил химик.

— Понравилось?

— Век бы его, чорта, не видать! Разве это плавание? Из рамок на полках повыпрыгивали банки с реактивами, побились, все смешалось в какой-то винегрет.

— Вперед наука, Сергей Александрович, зато дома будет рассказов на год — вы ведь мастер представить все в натуральную величину.

— Вы вот смеетесь, а нет, чтобы предупредить, что «Торос» превратился в трамвайный вагон, сошедший с рельсов.

— Ну, не грустите, пойдем чайку выпить, сегодня еще предстоит много работы.

Удивительно быстро меняется погода в Арктике. Когда я уходил с палубы, стоял мертвый штиль. Небо было почти без облачка, видимость замечательная. Приблизившийся берег, освещенный заходящим солнцем, показывал все свои складки: песчано-каменистую прибойную полосу, отдельные валуны, разбросанные кое-где на склонах холмов. Сами берега были мало интересны. Необъятные ледники когда-то сгладили рельеф суши, и теперь все многочисленные острова так называемых шхер Минина были как бы причесаны под одну гребенку. На первый взгляд даже казалось, что собственно и островов-то никаких нет, а просто тянется ровный материковый берег. Только пристально всмотревшись, можно было различить что-то похожее на длинные и извилистые заливы, глубоко врезавшиеся в прибрежные холмы.

Не успел я рассказать в кают-компании о знакомстве нашего гидрохимика с полярными льдами, как вахтенный матрос передал мне просьбу капитана притти на мостик.

— Что, лед опять?

— Нет. Туман наваливает.

— Как туман? Откуда?

— Вроде будто прямо из воды. Враз все закрывает.

Ничего не понимая, тороплюсь наверх. Вахтенный был прав. Берег еще виднелся хорошо, но в море уже стояла непроницаемая стена тумана, и все небо затянуло низкими серыми облаками.

— Поздравляю, товарищ начальник, с новым представлением, — встретил меня Владимир Алексеевич. — Впереди вон ледяная перемычка, дальше бережок с неизвестными глубинами, а сзади напирает туманчик. Все как по заказу.

— Я думаю, что надо скорее фосировать лед, до того как навалит туман, а то совсем в темноте придется к берегу подходить, если во льду задержимся.

— Есть. Срочно долбить лед.

Из «вороньего гнезда» открылась унылая картина. Пробив перемычку, мы могли подойти к острову Попова-Чукчина, но на восток от него сплоченный лед был вплотную прижат к самому берегу. «Береговая полынья», на которую я рассчитывал, не существовала. К западу от острова лед имел сплоченность в 6—7 баллов. В общем, мы находились на краю такого барьера, преодолеть который было не под силу нашему кораблю. «Торос» медленно подошел к краю ледяной перемычки и, ткнувшись носом в лед, дал полный ход. Вся перемычка шириной метров в 300 была пройдена почти без остановки. Начиная темнеть, пошел мелкий дождь.

— Боцман! Одну смывчку каната в воду! Вахтенный, на лот! — скомандовал капитан, когда «Торос», оттолкнув последнюю льдину, вышел на чистую воду, простиравшуюся до самого берега.

Малым ходом, буквально ощупью, мы подходили к незнакомому берегу. На карте он был нанесен достаточно верно по последней съемке нашего Западносибирского отдела, но промер здесь еще почти не делался, если не считать нескольких рекогносцировочных галсов. В лоции рекомендовалось подходить к острову Попова-Чукчина с его западной стороны. Владимир Алексеевич, держа руку на машинном телеграфе, внимательно следил за уменьшавшимися глубинами, сообщаемыми ему вахтенным. До берега оставалось меньше нескольких десятков метров. Рука перевела телеграф на «стоп». Судно по

инерции медленно двигалось. На баке боцман вопрошающе поглядывал на мостик, ожидая привычной команды «отдать якорь». Вдруг телеграф опять оказался поставленным на «малый вперед». «Торос» ускорил движение. Снова на телеграфе — «стоп».

— А Владимир-то Алексеевич и здесь, видно, своей швартовкой удивлять всех думает, — услышал я разговор между штурманами, собравшимися у шлюпки в ожидании распоряжения приступить к ее опуску.

— Он может! Только вот если на камни сядет — пусть не пеняет. Сюда к нам никто на подмогу не подойдет.

До берега уже было не больше 30 метров.

— Что же, Николай Николаевич, обидно ведь на якорь становиться. Я прямо к берегу пойду.

Я невольно улыбнулся. Ясно, что Владимир Алексеевич пойдет дальше. Другой бы капитан за милую душу отдал якорь — спокойнее, мол, да и шлюпки есть, а то, что матросам придется выгребать по часу — ну, что же, на то и матросы существуют. У нашего капитана установки были несколько иными. Матрос пригодится для другой работы, а раз глубины позволяют, значит можно идти и на судне.

— Якорь на грунте, — предупредил боцман.

— Трави канат!

В клюзе загремели звенья цепи. Под самым берегом оказался припай шириной метров в пять. «Торос» подошел вплотную к припаю.

— Подать швартовы на берег! — весело крикнул капитан. — Станция Попова-Чукчина, стоянка не более одного года!

— Что ты, голубчик, год здесь собираешься делать?

— Всяко бывает, товарищ начальник. Место зимовки нам определено в бухте Провидения, но раз его сиятельство лед дальше не пускает — я... подожду, но отступать не буду.

— Ладно, утро вечера мудренее. Иди, отдыхай, Владимир Алексеевич, а мы пока обшарим твою «станцию». Как кончим — разбужу. А к берегу ты хорошо подвалил.

— Нельзя, брат, иначе. Знаешь, тут время — деньги,

а то возись со шлюпками — канители не оберешься. Хорошей работы! — пожелал нам Владимир Алексеевич и, отдав распоряжение вахтенному помощнику, ушел к себе в каюту.

На берег были заведены швартовы, закрепленные за громадные валуны. Наши собаки с визгом и лаем носились по острову, получив, наконец, возможность размять свои лапы. Дождь усилился... Перед тем как сойти на берег, я получил из Управления грустную телеграмму: «Оставление «Тороса» в Карском море с зимовкой в Архангельске решено окончательно»...

Это было уже отступление, вызванное тем, что на календаре стояло 11 сентября. Телеграмму я решил до поры до времени не оглашать экспедиции. Мы только что взялись за работу, и вдруг... Надо было подождать крепких южных ветров.



На поиски следов экспедиции геолога В. А. Русанова

*Русские полярные экспедиции 1912 года. Приказ о возвращении.
„Ермак“ на горизонте*

Питины, вызвавшие подход «Тороса» к острову Попова-Чукчина, имеют свою историю. Двадцать пять лет тому назад, в 1912 году, от берегов России в полярные моря направились сразу три научно-исследовательские экспедиции на кораблях «Геркулес», «Св. Анна» и «Св. мученик Фока». Не имея координированного плана действий, в буквальном смысле «вразброд», эти экспедиции пошли решать две крупнейшие проблемы Арктики: открытие Северного полюса и освоение прохода из Белого моря мимо берегов Сибири в Берингов пролив. Экспедиции, по существу, направлялись не правительством, а по инициативе частных лиц. Мало того, одна из них — экспедиция В. А. Русанова на шхуне «Геркулес» — направилась к Берингову проливу, сохранив в полной тайне от всех свои планы и намерения. снаряжение экспедиций в большинстве проводилось без достаточного знания тех условий, в которых им предстояло очутиться. Наконец, две из них — В. А. Русанова на «Геркулесе» и Г. Я. Седова на «Св. мученике Фоке» — собирались буквально на гроши, отказывая себе в самых необходимых вещах. Правительство смот-

рело на эти сборы, в лучшем случае, как на чудачества их организаторов, а общественность в царской России, та «общественность», которая имела какое-то право голоса, вообще мало интересовалась чем-нибудь кроме вопросов наживы. Широкие массы русского народа, подавленные гнетом царизма, нуждой и беспорядком, просто не имели никакого представления об арктических проблемах и направлявшихся для их разрешения экспедициях. Таким образом, руководители этих трех экспедиций оказались совершенно оторванными от всех, взвалившими на свои плечи огромные задачи.

Нельзя сказать, чтобы они не отдавали себе отчета в создавшейся обстановке. Пламенный русский патриот Г. Я. Седов затратил не мало сил и энергии на то, чтобы привлечь на свою сторону широкие народные массы. В. А. Русанов, русский политический эмигрант, своими блестящими работами на Новой Земле заставил царское правительство признать себя как выдающегося исследователя. Но ни тот, ни другой не смогли разбить косности тогдашней России, и максимумом их достижений было получение разрешения на организацию экспедиции под их личную и полную ответственность.

Экспедиция Г. Л. Брусилова на «Св. Анна» была в лучшем положении, так как не испытывала материальной нужды. Все ее снаряжение субсидировалось богачом-дядей Г. Л. Брусилова, но в остальном эта экспедиция была так же оторвана от всего, как и предприятия Г. Я. Седова и В. А. Русанова. Для окончательной характеристики экспедиций нельзя не подчеркнуть, что ни одна из них не имела радиостанций, хотя в те годы радиодело стояло уже на достаточно высокой степени развития.

Итак, экспедиции вышли в море. Официально Г. Я. Седов шел открывать Северный полюс, Г. Л. Брусилов — осваивать Северо-восточный проход и, попутно, бить морского зверя, и, наконец, В. А. Русанов — исследовать угольные месторождения Шпицбергена. Несколько позднее, из записки, оставленной В. А. Русановым в районе Маточкина Шара, узнали, что «Геркулес» тоже направился к Берингову проливу. Надо полагать, что Русанов

не объявил о цели своего путешествия при отплытии «Геркулеса» из опасения, что ему, как «политическому», просто не разрешат идти дальше Новой Земли, возможно же, что в этом вопросе сыграла роль скромность Русанова, не хотевшего прежде времени создавать о себе какого-либо шума.

Любопытно, что все три корабля находились у разных новоземельских проливов почти в одно и то же время, абсолютно ничего не зная друг о друге. 18 августа «Геркулес» находился в Маточкином Шаре, 23 августа «Св. мученик Фока» проходил траверз пролива Карские Ворота, и, наконец, 2 сентября «Св. Анна» прошла через Югорский Шар. Дальнейшая судьба экспедиции не была известна в течение двух лет.

15 августа 1914 года к одному из рыбацких становищ на Мурманском побережье подошел корабль, вид которого буквально вызвал содрогание у местных жителей. Это был «Св. мученик Фока» — корабль экспедиции Г. Я. Седова. «Фока» представлял собою один корпус, покрытый палубой, все остальное было сожжено в топке котла для того, чтобы как-нибудь дойти до материка. Внутри судна царили невероятная грязь и запустение; снаружи борта напоминали собой скорее мочалу, нежели деревянную обшивку, настолько она была изгрызана льдом. Еще более ужасное впечатление производил экипаж корабля. Среди изможденных, одетых в грязные отрепья людей не было их вдохновителя и начальника Г. Я. Седова. Этот незаурядный человек, бросивший вызов царскому правительству попыткой достичь Северного полюса, нашел свою могилу среди холодных скал Земли Франца-Иосифа. Вместо Г. Я. Седова на борту подлинно «великомученика Фоки» мурманские поморы нашли... двух участников экспедиции Брусилова на «Св. Анне» — штурмана Альбанова и матроса Конрада. Их повествование о судьбе «Св. Анны» было полно трагизма и вместе с тем определенно говорило о гибели этого корабля в далеких полярных льдах. Так как «Геркулес» Русанова должен был находиться неподалеку от «Св. Анны», то, по единодушному заключению, и его судьба мало чем отличалась от участи экспеди-



*Гурий на острове Наблюдений, сложенный экспедицией на
яхте „Заря“ в 1901 году.*

ции Брусилова. Коротко, рассказ прибывших на «Св. мученике Фоке» сводился к следующему.

Экспедиция Г. Я. Седова в год выхода в плавание смогла дойти только до полуострова Панкратьева на Новой Земле, где вынуждена была стать на зимовку. В это же время «Св. Анна» Брусилова попала в дрейфующий лед у полуострова Ямал и начала свое пассивное движение на север через Карское море. Началом дрейфа «Св. Анны» следует считать первые числа октября 1912 года. Русанов на «Геркулесе», повидимому, находился где-то в этом же районе, а возможно, даже и гораздо севернее «Св. Анны», так как было высказано предположение, что «Геркулес» направился в Карское море мимо мыса Желания. В августе 1913 года «Св. мученик Фока» покинул место зимовки на Новой Земле и направил свой путь к Земле Франца-Иосифа, где в начале сентября стал на новую зимовку в бухте Тихой. «Св. Анна» продолжала свой зигзагообразный дрейф на север. Титанические попытки экспедиции освободиться от льдов ни к чему не привели. 2 февраля Г. Я. Седов вышел в сопровождении двух матросов к полюсу. Измученный, больной человек шел на явную смерть, так как знал, что начальство из морского министерства не простит ему поражения, хотя именно министр и был виновен в этом поражении больше чем кто-либо другой. Какой жутью веет от последних слов Г. Я. Седова, сказанных им на прощанье своим спутникам на борту «Св. Фоки»:

«... Совсем не состояние здоровья беспокоит меня больше всего, а другое: выступление без тех средств, на какие я рассчитывал. Сегодня для нас и для России великий день. Разве с таким снаряжением надо идти к полюсу? Разве с таким снаряжением рассчитывал я достичь его? Вместо 80 собак у нас только 20, одежда изнасилась, провиант истощен работами на Новой Земле, а сами не так крепки здоровьем, как нужно. Все это, понятно, не помешает нам исполнить свой долг. Долг мы исполним...»

20 февраля Георгий Яковлевич скончался от истощения на руках у своих двух матросов на острове Рудольфа.

На «Св. Анне» в это время разыгрывалась драма

между начальником экспедиции Брусиловым и его штурманом Альбановым. Трудно сказать, что, собственно, послужило поводом к столкновениям между этими людьми, но известно лишь то, что Брусилов и Альбанов друг друга переносить не могли. 23 апреля 1914 года Альбанов в сопровождении тринадцати матросов покинул «Св. Анну», которая находилась к этому времени в 65 милях к северо-востоку от Земли Франца-Иосифа и продолжала дрейфовать на север. Через одиннадцать дней пути трое из спутников Альбанова отказались идти дальше и вернулись на судно. Одиннадцать человек продолжали невероятно тяжелое путешествие по торосистому дрейфующему льду. В конце июня путники достигли Земли Франца-Иосифа. Дальнейшее путешествие по островам архипелага оказалось еще тяжелее, нежели переход по паковому льду. Из отряда в живых осталось только двое. Эти счастливцы были найдены судном «Св. Фока» на мысе Флора, куда корабль пробивался во льдах, намереваясь пополнить здесь свои запасы топлива для возвращения на Большую землю. Так произошла встреча участников двух экспедиций. Судьба «Св. Анны» для всех стала ясна. Корабль унесло куда-то к полюсу и раздавило льдом. Находившиеся на нем люди, повидимому, погибли еще до того, как разразилась последняя катастрофа, так как на судне уже ко времени отправки с него Альбанова почти не оставалось топлива и ощущался острый недостаток в продовольствии. «Геркулес», конечно, погиб так же, как и «Св. Анна».

Прошло почти четверть века. Молодая Советская республика, разделившись со своими врагами, приступила к выполнению огромных хозяйственных задач. Бывший Северо-восточный проход, превратившийся в трассу Северного морского пути, сделался объектом упорного освоения сотнями молодых советских специалистов. В память русских людей, отдавших свои жизни делу освоения Дальнего Севера, Страна Советов назвала именами Русанова и Седова два своих ледокольных парохода, выполняющих научно-исследовательские работы в Арктике.

В 1934 году топографы-геодезисты Западносибирского гидрографического управления Главсевморпути А. И. Гусев и М. И. Цыганюк, выполняя съемку двух островов из группы шхер Минина в Карском море, нашли явные признаки того, что здесь двадцать два года тому назад побывали люди с «Геркулеса» В. А. Русанова. На неизвестном островке, расположенном близ острова Вейделя, стоял большой столб из плавника с надписью «Геркулес» 1913 года». Южнее, на безымянном островке, расположенном под самым берегом материка, были обнаружены часы, бусоль, патроны, фотоаппарат, обрывки одежды и полуистлевшие документы — мореходная книжка на имя А. С. Чукчина и удостоверение В. Г. Попова. Оба эти лица в 1912 году находились в составе экспедиции Русанова на «Геркулесе». Детальных поисков топографы произвести не могли, но все же след исчезнувшей экспедиции был найден. Важно было подробно обследовать место первоначальной находки с тем, чтобы, по возможности, установить причины гибели экспедиции. Эта задача и выпала на долю «Тороса».

Всякая работа может быть выполнена хорошо только тогда, когда исполнители хорошо знают ее цель и значение. Хоть для «Тороса» стоянка ночью у неисследованного открытого берега и не являлась безопасной, все же я решил, прежде чем начать обследование острова, познакомиться нашу команду с сущностью стоящей перед нами задачи.

Короткий рассказ об экспедиции Русанова был выслушан с тем напряженным вниманием, с каким все моряки вообще принимают сообщение о несчастиях с их товарищами, хотя бы имевших место в далекие, прошлые времена. На обследование острова вызвались все участники экспедиции без исключения.

— Нет, всем корабль оставить нельзя. Кроме того, я попрошу товарищей-поваров заняться приготовлением хорошего горячего ужина для тех, кто сойдет на берег. Идет дождь, холодно, а работать придется всю ночь — надо подкрепиться.

— Есть, приготовить хороший ужин, — отчеканил

наш шеф Сергей Павлович, кстати, самый старший по возрасту из всего состава экспедиции.

На корабле осталось шесть человек. Остальные двадцать, разбившись на три группы, немедленно сошли на берег. Сергей Павлович обещал сиреной вызвать всех, когда будет готов горячий ужин. Самый многочисленный отряд под командой старшего помощника Сергея Федоровича Рюмина направился цепью вдоль острова, чтобы, как говорится, «прочесать» его весь. Две другие группы сразу же направились к тем местам, где в 1934 году были обнаружены следы погибшей экспедиции.

Остров Попова-Чукчина представляет собой как бы два массива, соединенных низменным песчаным перешейком. На нем у основания большого южного массива располагается небольшое озеро; весь перешеек завален большим количеством плавника, принесенного сюда из рек Оби и Енисея. Поверхность острова покрыта тундрой с редко разбросанными на ней валунами. К морю остров спускается либо глинистой россыпью, либо беспорядочно наваленными валунами. Высота острова не превышает 7—10 метров.

Вместе с северной поисковой группой я направился на обследование меньшего из двух массивов. На самой его вершине стоял на ребре большой камень; здесь М. И. Цыганюк два года тому назад нашел нечто вроде шалаша, сложенного из плавника. Сейчас мы обнаружили, что «шалаш» остался без всякого изменения. К камню было прислонено несколько бревен, образовавших как бы половину шатровой крыши; недалеко лежал небольшой ящик из неструганных досок. Внимательно осмотрев поверхность земли вокруг «шалаша», мы осторожно разобрали бревна и еще раз проверили, нет ли чего-нибудь под шатром. После этого был осторожно снят слой земли с растительностью под бывшим «шалашом» и вокруг камня. Нигде ничего не было обнаружено.

Вскоре подошли люди из отряда Сергея Федоровича. Они также ничего не нашли на возвышенных частях острова.

Зато третий поисковый отряд разыскал на перешейке, соединявшем обе части острова, целую кучу самых раз-

зooобразных вещей. Тут были ножи и обоймы от браунинга и патроны различных систем, пуговицы, медные деньги, почтовые росписки, автограф В. А. Русанова и обрывки одежды. Все отряды были соединены вместе и приступили к тщательному обследованию каждого метра по поверхности перешейка. В большинстве найденные вещи были сгруппированы среди плавника, почти на самом берегу упомянутого выше озера. Все обнаруженное находилось прямо на поверхности земли, и лишь некоторые тяжелые металлические вещи, вроде патронов, были засыпаны слоем песка в несколько сантиметров.

Погода явно портилась. Опустился густой туман. Дождь усилился. Не предполагая, что нам удастся еще раз побывать на острове, мы решили не прекращать розысков, несмотря на наступившую темноту. Из плавника были сложены громадные костры, хорошо освещавшие место разыгравшейся здесь когда-то драмы. Около полуночи с «Тороса» донесся вой сирены, подаваемый с короткими перерывами, характерными для тревожных сигналов. Сейчас же на судно были направлены все матросы, штурманы и механики. Найденные вещи, уложенные в ящики, понесли на себе наши гидрографы.

— Что-то на «Торосе» неладно — очень уж гудки странные, — заметил топограф Черниченко, ускоряя шаги.

Бежать в темноте было почти невозможно из-за груды валунов, рассыпанных по берегу. Только сейчас я обратил внимание на то, что с моря тянул ветерок. В тумане стали обрисовываться огни судна. Тревожные гудки прекратились; стало слышно, что на «Торосе» заработал главный двигатель. Неожиданно из темноты вынырнули фигуры двух матросов.

— Николай Николаевич! Лед с моря идет — надо уходить скорее, а то на берег выжмет.

— Идем, идем! А я думал, что это Сергей Павлович на ужин зовет.

— Нет, ужин давно был готов, да он решил пока не тревожить вас — через час позвать, а тут вдруг из тумана лед показался, да все больше и больше, ну капитан и приказал тревогу поднять.

Люди по штормтрапу быстро поднялись на борт.

— Все?

— Все, Владимир Алексеевич. Готово!

— Отдать швартовы!

С кормы было видно, как лед сплоченной массой заполнял все пространство чистой воды. К сожалению, темнота и туман не позволяли определить, идет ли это просто отдельная полоса льда, или же он движется с моря сплошным покровом.

— Вира якорь! — донеслась команда с мостика.

«Торос» медленно тронулся от берега, постепенно разворачиваясь носом в сторону моря. Когда якорь был втянут в клюз, нос судна уже начал натекать на отдельные льдины.

— Плохо, чорт возьми! Темень — глаз выколи, и лед, кажется, всерьез задумал напирать на берег, — заметил огорченный капитан.

Машине был дан средний ход, а временами и самый полный. Лед был мелкобитый, но сплоченный до 9 баллов. Не имея возможности выбирать в темноте дорогу, судно шло напролом, испытывая непрерывные толчки. Важно было по возможности дальше стойти от берега, так как вблизи него дрейфующий лед мог либо затащить судно на мель или рифы, либо порядком помять при сжатии. Через полчаса характер льда изменился, стали встречаться обломки ледяных полей. Толчки усилились. Вот «Торос» остановился совершенно, упершись в край ледяного поля, границы которого скрывались в темноте и тумане.

— Малый назад! Прямо руль.

Началось форсирование льда ударами. Неприятна эта работа. Еще С. О. Макаров, создатель нашего первого ледокола «Ермак», говорил: «лед не наковальня, и ледокол не молот», и что каждый удар судном ускоряет его общую изношенность. Однако он же высказал и другую замечательную мысль о том, что «торосы поборимы, непоборимо лишь людское неверие», и вот в нашем случае пришлось руководствоваться этим вторым положением. Как ни жаль было нашего судна, но целость его зависела сейчас от крепости его форштевня и ледовой обшивки, и поэтому они-то и были поставлены на карту.

Наступил рассвет. Сознание того, что скоро будет

совсем светло, вносило большую долю бодрости. И «Торос», как бы проникшись уверенностью в своей силе, пошел заметно быстрее вперед. Лед то становился мелкобитым, то попадались остатки крупных ледяных полей. Ветер с моря затих. Туман как будто бы чем-то прижало к самой поверхности моря. С мостика было видно, что вершины наших мачт осветились золотистыми лучами восходящего солнца. Из «вороньего гнезда» раскрылась чудная картина, наблюдать которую приходится только летчикам да еще альпинистам.

Прямо подо мной, в каких-нибудь 3 метрах, над всей площадью моря нависла ярко освещенная солнцем, белая, чуть волнистая пелена. Местами этот покров как бы сам излучал серебристое сияние — это там, где под туманом лежали чистые ледяные поля, покрытые девственным снегом. Со стороны берега над туманом возвышались вершины гор. Поражало то, что туман, имея общую толщину не больше 10 метров, был почти непроницаем для глаз. Яркие лучи солнца начали заметно пригревать. Моя мокрая ватная куртка «запарилась». Туман более приплюснуло книзу, и постепенно он как будто бы ушел в воду. Количество льда, по сравнению с тем, которое мы видели вчера, заметно увеличилось.

На мостике у компаса появился Сергей Федорович, берущий пеленги береговых знаков. При свете стало несравненно легче выбирать путь во льдах, и мы довольно быстро удалялись от берега. Снова у компаса засуетились помощники. К ним присоединился капитан. Было видно, что берется большое число пеленгов, которые, видимо, не ложатся на карту. Слева от нашего курса виднелись острова Скотт-Гансена, а почти прямо по курсу вдруг медленно пополз в небо столб дыма. Через несколько времени в бинокль удалось рассмотреть ледокол «Ермак» с караваном из четырех судов.

Это было более чем неожиданно. Ведь «Ермак» — наш передовой ледокол. Где-то впереди него выполняет разведку «Седов». Эх, если бы иметь от Управления разрешение присоединиться к каравану! Увы, телеграмма, решающая нашу зимовку в Архангельске, жгла мой карман, а «партизанщине» в нашей работе, конечно, не мо-

жет быть места. Наскоро, здесь же в «вороньем гнезде», составляю телеграмму на «Седов», на котором находится начальник гидрографических работ, с сообщением, что «Торос» вышел на видимость «Ермака» и... в случае необходимости может присоединиться к каравану. Мой расчет был не сложен. Ленинград, получив сообщение о том, что «Торос» встретил непроходимый на восток лед, решил ввиду позднего времени не подвергать судно излишнему риску и возвратить его на запад. «Седов» же, узнав, что мы имеем возможность подойти к «Ермаку», который, конечно, так или иначе, а пройдет на восток дальше, чем любой из других кораблей, имеет право изменить распоряжение Ленинграда и дать нам предписание присоединиться к каравану ледокола.

Телеграмма была спущена на фале к радисту, и таким же путем через десять минут я получил на нее ответ: «Поход восток отменяется всем судам, в том числе и Торосу. Работайте вне ледовой зоны».

Приказ был лаконичен и обсуждению не подлежал.

— На мостике! Передайте капитану, что дальше не пойдем.

Машинный телеграф застопорил машину. «Торос» замер на месте.

— Ну, Владимир Алексеевич, давай составлять план дальнейших действий, — пригласил я к себе капитана, спустившись на палубу. стакан крепкого чая, предложенный мне Сашей, отогнал желание сна, которое охватило меня, едва я очутился в своей каюте.

— Так вот, товарищ командир, впереди лед — биться нет смысла. Под берегом опять открылась широкая полынья, но восточнее Попова-Чукчина она не идет. К западу полынья выводит на чистую воду. Поворачивай обратно. Если удастся, подойдем еще раз к острову, осмотрим его при дневном свете и — полным ходом к Диксону.

— Как? К Диксону?

— Да, Владимир Алексеевич, к Диксону. На, читай!

Я подал ошеломленному моим распоряжением капитану телеграмму из Ленинграда и с «Седова».

— Таак... значит, отменяется. Что же ты мне раньше не говорил?

— Горькая пилюля слаще не делается от того, что ее проглотить часом позже, а все же лучше оттянуть такой момент.

— Жаль. Хотя, что же, ведь сегодня уже 10 сентября. Когда-то в это время люди зимовки уже начинали. Так разрешите идти к Чукчину?

— Иди, Владимир Алексеевич. Я отдохну часок, а перед подходом к берегу ты прикажи меня разбудить.

В памяти сохранилось только то, как я клал голову на подушку, затем наступил глубокий сон. Часа через три «Торос» снова подходил к острову Попова-Чукчина.

— Николай Николаевич, — встретил меня в штурманской рубке старпом, — компасы вышли у нас из строя. Пренеприятная история, определился я, что называется, еле-еле.

— Как, оба? И путевой и главный?

— Оба. Главный еще хуже путевого.

История, в самом деле, была пренеприятная. В Арктике, в непосредственной близости от магнитного полюса, горизонтальная составляющая магнитных сил настолько слаба, что с трудом действует на компасную стрелку. «Торосу» пришлось за последние дни изрядно потолкаться во льду, от сотрясений стрелки компасов несколько размагнитились, и компасы почти перестали реагировать на изменение курсов корабля. Железо — выхлопная труба, прожектор и металлические поручни, расположенные вокруг нашего главного компаса, — еще более ухудшило его работу.

— Что же делать, Сергей Федорович! Терпите как-нибудь до Диксона, начинайте плавать по «древнегреческому» образцу — по бережку. На Диксоне намагнитим компасы, переопределим девиацию, и все будет «олл райт».

На этот раз «Торос», вопреки указаниям «Лоции», подошел к Попову-Чукчину не с запада, а с востока, где оказалась прекрасная бухточка. Также как и накануне, судно подошло носом к самому берегу. Большой отряд сошел на ледяной припай и направился к косе с плавником. Осматривая в бинокль унылую тундру, я вдруг отчетливо увидел огромного белого медведя, невозмутимо сидящего

как-раз там, где предстояло продолжать наши розыски. Ручная сирена остановила людей, шагавших по берегу. Но медведя звук сирены не испугал. Пришлось сделать несколько выстрелов, прежде чем непрошенный гость убрался на лед, к немалой досаде наших охотников. Увы, позволить им полакомиться свежей медвежатинной мешало специальное распоряжение Главного управления Северного морского пути, взявшего под свою защиту этих животных, количество которых у наших берегов начало заметно уменьшаться.

После полудня обследование острова было закончено. Из доставленных на «Торос» вещей и обрывков одежды можно было заключить, что на острове находилось не больше двух человек, чьи документы и были найдены два года тому назад М. И. Цыганюком. Некоторое смущение вызвала, правда, форменная пуговица Политехнического института, принадлежавшая, повидимому, Семенову, механику шхуны «Геркулес», студенту Политехнического института, но по одной вещи делать какие-либо заключения было все же очень трудно. На острове люди пробыли, видимо, очень недолго, так как здесь почти отсутствовали следы костров. Уход их был очень поспешен, так как среди брошенных вещей находились не только патроны, но и ножи, заряженные обоймы от браунинга, компас, часы и часть одежды. Какие же выводы можно было сделать на основании всех находок?

Прежде всего — «Геркулес» не попал в дрейф аналогично «Св. Анне», а проник на восток до меридиана шхер Минина. Поставленный на острове Вейзель столб никак не напоминал сигнала бедствия. Вернее всего будет предположить, что в этом районе Русанов высаживался на берег с целью его обследования и оставил в память этой высадки столб с названием своего корабля. Много дальше, однако, чем остров Вейзель «Геркулес» едва ли прошел, так как при благополучном плавании с корабля не могли уйти два человека, зная, что до жилья здесь было чрезвычайно трудно добраться. «Геркулес», в конечном счете, попал в какую-то беду, что и вынудило Попова и Чукчина предпринять свой пеший поход на юг. Возможно, что до острова, получившего ныне их имя, люди

добрались на лодке, хотя это предположение весьма маловероятно. Единственное, что говорит в пользу этого варианта, это большое количество вещей, в частности патронов, найденных на берегу. Нести такой груз на плечах по льду весьма трудно. С острова люди направились либо прямо на юг, либо в сторону острова Диксона, и погибли в тундре, не дойдя до населенных мест. Вот и все, что можно было предположить на основании наших находок. В общем же судьба несчастной экспедиции В. А. Русанова так и осталась неизвестной.

Сделав рекогносцировочный промер пролива между островами Попова-Чукчина и Колосовым, «Торос» направился к острову Диксона. На календаре стояло 11 сентября — полярная навигация подходила к концу.



На острове Диксона и поход к архипелагу Норденшельда

*Штормы. Новое назначение. Плавание во льдах и тумане.
На подступах к архипелагу Норденшельда*

Едва «Торос» отдал якорь в гостеприимной бухте острова Диксона, как заметно начала портиться погода. Слабый юго-западный ветер отошел к югу, сделался порывистым и вдруг разразился свирепым штормом. Переменяющийся дождь то яростно хлестал в иллюминаторы и световые люки, то, превращаясь в мелкую пыль, стремительно неся по воздуху, заволакивая серой пеленой берега. Рейд Диксон, оживленный сновавшими между берегом и судами моторными катерами, быстро опустел. Среди грязножелтых пенистых волн долго виден был лишь один катерок, запоздавший во-время укрыться от разыгравшейся стихии. Несчастное суденышко, зарываясь в каскаде брызг, безуспешно пыталось найти пристанище под берегом и в конце концов скрылось у стоящих на внешнем рейде пароходов.

«Торос» рвался на якорном канате, бросаясь из стороны в сторону. Из опасения, что судно начнет дрейфовать, был отдан второй якорь. Холодные потоки дождя попали в наш «свиносовхоз», и его обитатели подняли пронзительный визг. Обычно очень оживленная кают-компания «Тороса» явно приуныла. С возвращением судна к Диксону в нашей среде свила прочное гнездо какая-то

неудовлетворенность. Перспектива закончить работы этого года несколькими гидрологическими разрезами в юго-западной части Карского моря не улыбалась никому. Совершенно не умаляя значения и важности этого вида исследований, мы признавали, что основная задача осталась невыполненной. Немым укором лежали на столе выписки из прошлогодних рейсовых донесений капитанов арктических судов с указанием открытых ими неизвестных ранее банок, несоответствия карт с истинным положением берегов, недостаточности промера в опасных районах и пр. Приведение в порядок навигационных карт было нашей прямой обязанностью, и вдруг пришлось все свои силы расходовать только на гидрологию, являвшуюся лишь одной только частью гидрографического комплекса работ.

Используя время вынужденной стоянки, мы перечислили и проверили гидрологический инструментарий и, согласовав план дальнейших работ с «Малыгиным», ждали окончания шторма. Нашей очередной задачей явилось осеннее повторение разрезов гидрографического судна «Циркуль» в районе островов Вилькицкого и Бельгий.

Через двое суток шторм начал стихать. «Торос» немедленно снялся с якоря и вышел на девиационные створы для определения поправок к показаниям компасов. Эти приборы, несмотря на все старания Сергея Федоровича, упорно продолжали свой «полярный саботаж». Лишь с помощью добавочных магнитов, позаимствованных нами на «Малыгине», удалось привести компасы в более или менее приличный вид. На внешнем рейде нас встретило свирепое волнение, не успевшее успокоиться после шторма. «Торос» начало настолько сильно класть с борта на борт, что я решил отложить переход к новому месту работ до следующего утра. Так как в течение почти суток мы не имели сообщения с берега, а наша радиостанция не могла работать, когда судно стояло в порту (каким считается бухта острова Диксона), необходимо было успеть побывать на береговом телеграфе, чтобы узнать, нет ли там для нас чего-нибудь нового.

Постройки полярной станции острова Диксона еще не

успели образовать улиц, хотя между отдельными домами и были проложены деревянные мостки. Диксоновский телеграф стоял несколько в стороне от прочих домов, посматривая чисто вымытыми окнами с белыми занавесками на бухту и ее противоположный берег. Внутри телеграфа можно было найти все то же, что и в любой конторе связи на материке, но с одним существенным добавлением. Вас здесь всегда встречают не как клиента, а как гостя. Какую бы кучу телеграмм вы ни передали, как бы ни загрузили работой дежурную сотрудницу, отношение к вам постоянно остается товарищески предупредительным. Прекрасное воспоминание оставил по себе диксоновский телеграф, день и ночь выполняющий огромную работу первоклассного радиоузла Северного морского пути.

— Здравствуйте! Нет ли у вас чего-нибудь новенького для «Тороса»?

— Для «Тороса»? Есть, обязательно должно быть. Одну минуту.

Проворные пальцы перелистнули какую-то книгу, нырнули в ящик стола и протянули мне пачку синих бланков.

— Благодарю вас! Наверное, что-нибудь хорошее есть?

— Ну, конечно! Смотрите, лето уже кончилось, вам обязательно должно быть распоряжение итти домой на Большую землю, а там Москва...

Мои глаза пробежали по лаконичным телеграфным словам «Седова»: «Случае благоприятных ледовых условий выходите архипелагу Норденшельда тчк Седов после выгрузки Русском и устье Таймыра выйдет туда же»...

Очень коротко, еще не совсем понятно, но одно было ясно: наше «отступление» кончилось. Вызов в архипелаг во второй половине сентября говорил сам за себя. Впереди была работа, работа трудная, но нужная, заставляющая напрячь все свои силы.

— Здорово! — вырвалось у меня, когда телеграмма была прочитана второй раз.

— Ну вот видите, я была права. Хорошее? Верно?

— Отличное, товарищ. Спасибо! До свиданья!

- Счастливого пути! Привет деревьям, траве, цветам!
- Каким? У меня их нет.
- Да не у вас, а на Большой земле.
- Большая земля и без нас проживет.
- Так куда же вы?
- На восток, дорогая, работать.

Дежурная недоуменно заморгала глазами, потом весело рассмеялась.

— Верно, здорово! Ну их с деревьями-то, а цветы... вот вам и вашему «Торосу» на счастливую дорогу,—с этими словами девушка протянула мне несколько веточек, сорванных ею из цветочного вазона, стоявшего на скне.

— Спасибо. Счастливой зимовки!

Катер подошел к борту «Тороса».

— Есть кто еще на берегу?

— Нет, все здесь.

— Отлично. Попросите вахтенного начальника к капитану.

Весть о том, что «Торос» вновь идет на восток, была встречена чуть ли не бурными восторгами. Никогда еще съемка с якоря не проходила так дружно и быстро. Лихо разворачиваясь между стоящими в бухте и на внешнем рейде Диксона судами, «Торос» вышел на волнуемый после шторма простор Карского моря. Вслед за нами неслись прощальные гудки «Малыгина» и «Молотова».

Крупная зыбь шла с востока — верный признак того, что лед находился от нас далеко. «Торос» с шумом зарывался в свинцовые волны, поблескивающие своими гребнями в лунном свете. Перегруженный корабль то и дело принимал на бак целые каскады брызг.

Полоса мелкого битого льда была встречена на второй день плавания, к северо-востоку от острова Вардропер. Обойдя это препятствие, «Торос» вновь устремился на восток по чистой воде, но... над морем начал спускаться туман.

В ночь на 18 сентября снова появились скопления льда, и бег нашего корабля перешел на шаги ощупью. Сгустившаяся темнота и туман вынудили завести ледовый якорь и лечь в дрейф. По счислению мы находились

недалеко к северу от острова Тилло. Рассвет не принес ничего утешительного. В густом тумане были видны сплоченные торосистые ледяные поля, покрытые чуть тронутым теплом снегом. Дрейф судна шел сначала на северо-запад, но вскоре прекратился.

Плавать во льдах в густом тумане не рекомендуется. Ограниченная видимость приводит к тому, что судоводитель, пытающийся выбраться в более разреженный лед, обычно загоняет свое судно в такую ловушку, выбраться из которой бывает чрезвычайно трудно. Только будучи абсолютно уверенным в своем местоположении и в том, что недалеко находится чистая вода и направление на нее тоже точно известно, только в этом случае можно сделать попытку выбраться из льдов в густом тумане. Необходимо, однако, заметить, что и при таких условиях бывали примеры, когда суда вместо освобождения попадали в несравненно худшие условия, нежели те, при которых начато было движение. Это «золотое» правило арктических плаваний вынуждало нас оставаться в пассивном дрейфе, несмотря на то, что все наши помыслы были там, впереди, где «Седов» ждал нашего прибытия.

Около полудня туман несколько посветлел. Вокруг «Тороса» попрежнему громоздился торосистый лед, и вдруг, почти рядом с бортом, мы увидели торчащие ореди льда камни. Острые рифы жутко поблескивали зеленоватыми гранями. Неприятное соседство. Хочется отверсти взор в сторону, но его так и притягивает к рифу, как будто на вас смотрит немигающий глаз ядовитой змеи. Пока что «Торос» был в безопасности, так как от скалы его отделяла крупная льдина, но в случае северного ветра нашему кораблю пришлось бы играть роль кранца между рифом и надвигающимися с севера массами льда. Не было никакого сомнения в том, что нас подогнало дрейфом к группе опасных камней, расположенных в 4 милях к югу от острова Крайний из группы островов Мона. Несмотря на нежелательность плавания во льдах в густейший туман, опасное соседство вынудило нас нарушить «золотое» правило, и «Торос» начал расталкивать окружающие его льды. Курс был выбран на

юг из тех соображений, что пронесшийся недавно южный шторм должен был открыть под берегом полосу чистой воды.

При подходе к берегу повторилась та же картина, что и во время нашего плавания у острова Попова-Чукчина. Непроницаемый туман лежал над морем плотным одеялом, слоем в 10—13 метров. Из «вороньего гнезда» я видел отдельные вершины берега, но определить по ним пока что не представлялось никакой возможности. Постепенно лед начал разрежаться, и, наконец, «Торос» вышел на чистую воду береговой полыни. Когда глубины уменьшились до 20 метров, был отдан якорь. Только перед самыми сумерками туман поднялся, и мы смогли определить свое место и тронуться в дальнейший путь. Можете себе представить наше удивление, когда мы убедились, что в тумане «Торос» прошел пролив между островами «Сталинца» и «Правды Севера» и стал на якорь в проливе между последним островом и мысом Серп на полуострове Полярник. Если первый пролив имел ширину около 3,5, то второй едва достигал 1,5 миль. От посадки на мель нас спасла только случайность. Хороши бы мы были, если, встретив чистую воду и не дождавшись разрежения тумана, направились бы на восток. Авария была бы неминуема.

С вытравленной смычкой якорного каната «Торос» прошел пролив Воскресенского и, увеличив ход до полного, направился вдоль берега Харитона Лаптева. С мористой стороны все время виднелась кромка сплоченного льда; изредка от нее по направлению к берегу отходили длинные ледяные языки, которые приходилось брать «на таран». В проливе Мушкетова, в группе островов Крузенштерна, ледяная перемычка заставила нас остановиться.

На карте в проливе и на подходе к нему не было нанесено ни одной глубины, но зато имелось несколько обведенных пунктиром островков без названий, но с неприятными для сердца моряка буквами «С. С.». Это означало: «Существование сомнительно». Другими словами, кто-то издалека видел как будто бы группу островов, расположенных около пролива, и поместил на карте, не

дав ни их истинного местоположения, ни правильного очертания.

Лед, находившийся в море, подходил вплотную к острову Гаврилова, образующему западный берег пролива Мушкетова, и наш дальнейший путь был возможен только через указанный пролив. Этот вариант, конечно, был приемлем в том случае, если самый пролив имел бы достаточные глубины, а покрывавший его лед поддался бы форсированию «Торосом».

— Ну, как, Владимир Алексеевич? — обратился я к капитану.

— А ваше мнение, товарищ начальник?

— Надо итти.

— Я тоже так думаю, только вот камешек торчит как раз по самой середине пролива. Вон он, видите?

— Вижу, а все-таки сдается, что мы пройдем. Если бы поперек пролива шел риф, на нем обязательно бы натеросило лед, а тут ровный покров.

— Ну, значит, пошли.

Задуманное нами предприятие было весьма рискованным, поэтому мы вооружились, как только могли. На лотовых площадках с каждого борта были поставлены наши лучшие лотовые матросы Карельский и Замятин; на самом носу «вперед в воду смотрящим» стал третий штурман Владимир Николаевич Жилин. Наблюдение из «вороньего гнезда» за боем со льдом и неизвестными рифами выпало на мою долю. На вахту в машине стал старший механик.

— Товарищ командир, если заметите, что «Торос» отскакивает ото льда как мячик, так знайте, что мы бьем не в лед, а в подводный камень, — шутливо заметил механик, после того как ему обрисовали обстановку.

— А ты крути веселее, Михаил Григорьевич, авось камень-то и поддастся.

— Есть крутить веселее!

«Торос» начал форсировать лед. Оба лотовых, как только находили пространство воды между обломками льдин, старались обязательно попасть в него лотами, чтобы получить глубину. Тяжелая это была работа. Лот-линии то окунались в холодную воду, то протаскивались

сквозь ледяную кашу на холодном ветру. Только поморам и была под силу эта работа, и надо им отдать должное: выполняли они ее прямо артистически. Показания глубин почти непрерывно выкрикивались то с правого, то с левого борта, хотя «Торос» работал в чрезвычайно сплоченном льду. Метр за метром сдавался пролив. Вот уже пройдена самая узкая его часть. Торчащий из льда каменистый островок остался с правого борта. Еще несколько ударов, и «Торос», рассекая форштевнем спокойную воду вновь начавшейся полыньи, пошел к мысу Иванова.

— Николай Николаевич, «фокус» полностью удался. Спускайся «чай гонять»! — донесся до меня довольный голос капитана.

Все было хорошо, кроме... навигационной карты. Она явно не соответствовала действительности. Не только очертания, но и количество проходимых нами островов на карте было одно, а в природе совершенно иное. Архипелаг Крузенштерна явно нуждался в систематическом гидрографическом обследовании. В полдень 18 сентября открылись первые острова архипелага Норденшельда — Нансена, Герберштейна и Боневи, чуть намечавшегося через пролив Фрама.

— Ну, это уж никуда не годится, — возмутился старпом, после того как «Торос» прошел траверз мыса Де-Колонга, — смотрите, вот два островка стоят как братья, а на карте изображена одна лепешка с жирной надписью: «Остров Ледяной». Ведь тут же масса народа проходила, неужели трудно было внести хоть этот корректив на карту!

— Не сердитесь, Сергей Федорович, теперь то уж мы внесем поправки, знать бы только, что нам поручат делать...

— Узнаем, и по возвращении на Большую землю поработать над исправлением карт и лоций придется здорово.

Итак, мы были почти у цели своего похода, однако, как оказалось, цель была хорошо видима, но отнюдь не так легко достижима. Все подходы к архипелагу Норденшельда были забиты сплоченным льдом. «Торос» по-

дошел почти к самому входу в пролив Фрама и стал у кромки еще не взломанного ледяного покрова, распространявшегося по всему проливу. Севернее сплошной лед тянулся от острова Нансена к Герберштейну и далее поворачивал на запад, подходя к острову Гаврилова, пройденному нами несколько часов тому назад. В проливе Матисена во льдах отчетливо был виден ледокол «Ленин» с двумя грузовыми пароходами, из которых один имел сильный дифферент на нос; повидимому, пароход ремонтировал свой руль или винт.

Стало темнеть... По радио сообщили на «Седов» о том, что мы стоим у входа в пролив Фрама; на корабле был дан отдых всем свободным от вахты людям. Было приятно растянуться на мягкой койке после долгого сиденья в тесном «вороньем гнезде». На корабле быстро наступила тишина; его обитатели разместились в горизонтальном положении на своих койках. Даже самые заядлые биллиардисты, гонявшие каждую свободную минуту блестящие шары по зеленому полю биллиардного стола, сегодня изменили своим правилам.

Я уже почти засыпал, как вдруг услышал мягкий толчок в борт судна. Снова все стало тихо, если не считать методически дробного стука мотора динамо, потом опять что-то проскрипело вдоль борта. В следующую минуту раздался звонок машинного телеграфа, предупреждавший о необходимости готовить главный мотор. Перспектива приятного отдыха разлетелась как дым. На палубе посвистывал в снастях ветер, заряды тумана быстро проносились вдоль берега, временами совершенно скрывая его из глаз. Густые массы льда медленно двигались с севера по направлению к заливу Бирули.

— А ведь, Николай Николаевич, дело-то табак, — встретил меня на мостике капитан. — Ни черта не видно, а нас прет со льдом на берег.

То, что нас «прет», было видно по движению льдин, окружавших «Торос». Интересно, однако, было то, что дрейф шел не по ветру, а под острым углом навстречу к нему. Ясно, что здесь работало сильное течение, что значительно осложняло положение судна.

— Давно заметили дрейф?

— Нет, с полчаса тому назад, и шел он как будто бы не в сторону, как теперь. Течения работают, — решил Владимир Алексеевич.

— Надо будет скорее выбраться из льда к югу, там наверняка найдем чистую воду, так как лед не успел еще подойти вплотную к берегу материка. По береговой полынье вернемся немного на запад и станем под защиту островов Ледяных. Думаю, что это единственный выход.

— А может быть войти в залив Бирули?

— Не стоит, Владимир Алексеевич! Глубины там неизвестны, и, кроме того, вход в залив может закупорить льдом, и мы окажемся в мышеловке.

— Верно, да только я лично не сторонник крейсирования вдоль необследованных берегов по ночам, как раз на какой-нибудь камешек угодить можно... ну да и в Бирулю идти не слаще. Пойдем пока к югу, чтобы из льда выскочить, а там видно будет. А ну, Кузьмич, скажите-ка стармеху, чтобы дал ток на прожектор!

Сноп яркого света прорезал темноту. Вода приобрела совершенно черный цвет, льдины же в полосе света казались ослепительно белыми, чуть искрящимися обломками мрамора. «Торос» пошел на перегонки с дрейфующим льдом к югу и скоро начал склоняться к западу, пробираясь при свете прожектора к островам Ледяным.

— Эх, красота-то какая! — проговорил матрос Коля Запорожцев, смотревший не отрываясь на блеск льдин, проходивших мимо судна. — Вот домой приеду и рассказать нельзя будет — надо самим посмотреть, а словами... словами такого не скажешь.

«Торос» обогнал лед и шел средним ходом по черной воде. Прожектор метнул свой луч к берегу, но туман не дал возможности ничего рассмотреть.

— Полборта право! — скомандовал капитан. — Пойдем-ка лучше, Николай Николаевич, от берега. Душу воротит от такого плаванья! — как бы оправдываясь, бросил он в мою сторону.

Мили через полторы блеск льда снова открылся в луче прожектора. Шум разбивающихся об его кромку волн производил впечатление прибоя о скалистый берег.

Пытаться найти в перемежающемся тумане острова Ледяные, имевшие в высоту не более 5—6 метров, не было смысла. «Торос» лег в дрейф до утра. Архипелаг Норденшельда встречал нас явно неприветливо.

Темная, туманная и беспокойная ночь сменилась ярким солнечным днем. К несказанному нашему удивлению, распределение льда почти ничем не отличалось от того, которое мы наблюдали вчера. Все подвижки льда, доставившие нам столько неприятностей ночью, привели к тому, что он занял свое исходное положение. Предположение, что лед дрейфовал ночью под влиянием приливо-отливных течений, получило еще одно подтверждение.

Проход на восток, также как и накануне, оставался закрытым. Времени терять было нельзя. «Торос» плавал в таком районе, карта которого требовала не пополнения, а кардинальной переделки. Не имея возможности создать пока какую-либо опору на берегу, мы решили координировать наш промер по выдающимся мысам, которые в последующем надо было заснять, и получить опорные точки, по которым и развязать промерные галсы. В первую очередь промером был охвачен треугольник между бухтой Носова, островами Ледяными и бухтой Междугорной. Результаты промера дали равное распределение глубин по всему участку порядка 40—50 метров. Обследовав указанный район, я решил пройти вдоль кромки льда на восток с целью выяснить, не произошло ли каких-нибудь изменений в состоянии льда у острова Нансена. В этот момент была получена радиотелеграмма с ледокола «Ленин», в которой он сообщал, что стоит у острова Каторжного уже более двух суток, не имея возможности пробиться с двумя пароходами на запад. К востоку от места стоянки ледокола располагался битый лед в 3—5 баллов. «Ленин» просил немедленно известить его, если у нас будет замечена благоприятная перегруппировка льдов. Сообщение было не из приятных. Если мощный ледокол не мог преодолеть ледяной перемычки протяжением в 5—7 миль, то «Торосу» и подавно нечего было надеяться пройти в архипелаг. Обидно было крутиться перед закрытой дверью и видеть

свою цель перед глазами. Увы, таковы законы Арктики. Горячим, нетерпеливым людям лучше здесь не плавать.

«Торос» средним ходом, с промером, шел вдоль кромки льда, огибая выдающиеся к югу ледяные языки. Так же, как и накануне, из «вороньего гнезда» открывалась панорама забитого льдом моря, исключая небольшое его пространство, в котором находился «Торос». У входа в пролив Фрама среди сверкающих на солнце торосов виднелись какие-то темносиние, почти черные полосы воды.

— Николай Николаевич, — донесся до меня с мостика голос капитана, — будем поворачивать, все без перемен. На этот раз «фокус» не удался.

— Подожди еще немного — иди ко входу в залив Бирули, осмотрим лучше Фрам...

«Торос» сделал большой полукруг, выгнутый к югу, и, подойдя ко входу в недоступный пролив Фрама, оказался перед... абсолютно чистой водой. Можно было сколько угодно протирать свои глаза, щипать себя за нос — это был не сон. Пролив Фрама совершенно очистился ото льда. Еще раз подтвердилось второе «золотое» правило Арктики: не делай поспешных заключений издали.

Продолжая учащенный промер, «Торос» прошел пролив Фрама и Свердрупа и открыл знак на мысе Вега.

Архипелаг Норденшельда сдался окончательно. Немедленно было дано сообщение на ледокол «Ленин» о возможности прохода от острова Каторжного через пролив Фрама на запад с указанием полученных нами глубин. Приятно было, немного спустя, видеть, как над трубами судов появились мощные столбы дыма и они кильватерной колонной тронулись по только что пройденному «Торосом» пути.



В архипелаге

*Немного истории. „Седов“. Посадка на мель. Рейс
к острову Русскому*

Воды архипелага Норденшельда посещались кораблями не часто. Многочисленные острова, разбросанные на подступах с юго-запада к проливу Вилькицкого, стяжали дурную славу из-за туманов, многочисленных рифов и мелей и почти постоянного наличия здесь льда. Такое заключение дали об архипелаге люди, видевшие впервые его с суши, то же самое подтвердили моряки и, наконец, летчики. Предоставим, однако, слово тем, кто впервые, хоть поверхностно, но все-же обследовал архипелаг.

Первым судном, прошедшим среди многочисленных островов архипелага, была «Вега» Норденшельда, осуществившая и первое плавание в 1878—1879 годах по всей трассе Северного морского пути из Атлантического в Тихий океан. Вот что сообщил в своем отчете об этом районе А. Э. Норденшельд:

«...13 августа мы снова прошли мимо множества небольших скал и островков. Море вначале было довольно свободно от льдов, но дальше стали появляться ровные тонкие льдины, без торосов, что указывало на то, что этот лед зимой не подвергался давлению. Лед этот не препятствовал плаванию, но скоро все погрузи-

лось в чрезвычайно густой туман, заставивший нас от-
дать якорь в маленькой бухте близ берега. Я напрасно
пытался выяснить положение места. На берегу почти по-
всюду виднелся довольно высокий рубан из снега и
льда, казавшийся издали сквозь туман огромным ледни-
ком...»

«...Когда туман рассеялся, мы снова пустились в
путь, но не успели мы выйти в море, как нас опять оку-
тал такой густой туман, что мы принуждены были на
ночь пристать к большой пловучей льдине...»

«...14 августа, когда туман немного рассеялся, мы
пошли дальше, но снова скоро принуждены были стать
на якорь в бухте, врезавшейся с северной стороны Тай-
мырского пролива в остров Таймыр, которую я назвал
бухтой Актиния по множеству извлеченных здесь со дна
актиний...»

«... Неблагоприятная погода задержала нас в бухте
Актинии, представляющей хорошую и прекрасно защи-
щенную гавань, до 18 августа, и в течение этого време-
ни мы совершили небольшие экскурсии в различные ме-
ста, между прочим также в глубь Таймырского пролива,
где господствуют сильные переменные течения. Пролив
этот слишком мелководен для прохождения через него
больших судов. Горные породы по берегам Таймырского
пролива состоят из гнейса. Поверхность земли представ-
ляется здесь в виде низких гряд, выветрившихся от дей-
ствия морозов и превратившихся в огромные каменные
россыпи. Среди возвышенностей тянутся обширные до-
лины и равнины, бывшие в то время свободными от сне-
га, если не считать оставшихся в расщелинах то тут,
то там снежных сугробов. Равнины были покрыты зеле-
неющей растительностью, которая, однако, при ближай-
шем рассмотрении оказалась не настоящим ковром из
травы, а смесью травы, полутравы и множества мхов
и лишайников. Настоящих цветов здесь встречается
мало...»

«... Во время нашего пребывания в этом месте стоял
упорный туман, но 17 августа, наконец, немного рассеял-
ся. Мы тотчас же подняли якорь и пошли под парами
вдоль западного берега острова Таймыр. Остров этот

окружен множеством других островов, не нанесенных на карту, и возможно, что сам остров Таймыр разделен на несколько частей проливами. Постоянный густой туман во время пути мешал нам нанести на карту острова и островки, мимо которых проходила «Вега», иначе, как только приблизительно. Но мы, во всяком случае, могли убедиться, что северная оконечность острова Таймыр не выступает так далеко на север, как это обычно показывается на картах...»

Фритьоф Нансен, прошедший вторым через архипелаг на своем знаменитом «Фраме» в 1893 году, останавливается на описании этого района несколько больше:

«27 августа. Мы плывем между разнообразными маленькими островами и островками. Утром густой туман. В 12 часов пополудни перед нами появился остров, и мы изменили курс к северу. Скоро мы приблизились ко льду, часа в 3 после полудня свернули и стали держать курс к северо-востоку вдоль края льда.

Когда туман несколько рассеялся, мы увидели берег, и около 7 часов вечера были от него в расстоянии одной морской мили.

Это было продолжение того же самого сильно сглаженного и закругленного берега, покрытого глиной и различных размеров камнями, торчавшими из-под моха и травы. Мы видели перед собой скалы и мысы. В море лежали острова. Между ними тянулись проливы и фиорды; но все это было затерто льдом, а туман не позволял нам видеть вдаль. Все казалось замечательно безмолвным и вполне подходящим к Ледовитому морю в этом настоящем арктическом туманном освещении, — серовато-белом вследствие отражения света от льда... земля составляла резкий контраст с картиной моря и неба. Мы были не уверены, был ли это берег Таймырского пролива или берег мыса Паландера, но, во всяком случае, решили держать к северу, дабы избежать остров Алмквиста, который Норденшельд нанес на карту около острова Таймыр. Если мы в продолжении одной вахты (4 часа) будем держать курс к северу или северо-западу, то можем быть совершенно уверены, и затем снова плыть далее на восток. Однако мы ошиблись в своих расчетах.

В полночь мы повернули к северо-востоку. Около 4 часов утра 28 августа перед нами из тумана вынырнула земля всего только в расстоянии половины морской мили. Свердруп, бывший в это время на палубе, утверждает, что это был самый высокий берег, который мы видим после отъезда из Норвегии. Он, разумеется, принял эту землю за берег материка и хотел обогнуть ее, но принужден был повернуть, вследствие льда. Курс шел теперь в западо-юго-западном направлении, и только в 9 часов утра мы обогнули западный мыс этого предполагаемого материка, оказавшегося громадным островом. Теперь мы могли править опять на север. Повсюду к востоку виднелось множество островов и мысов, между которыми расстилался твердый лед.

Мы держались края льда и целое утро плыли против сильного течения, идущего вдоль берега с севера. Берег тянулся бесконечно. Несогласие очертания берегов со всеми известными картами становилось все заметнее и заметнее и приводило меня в немалое смущение. Мы уже давным-давно прошли далее самого северного острова из группы островов, указанных Норденшельдом».

«... Чорт знает, как далеко тянутся к северу эти острова или земля. Если все это острова, то они довольно велики. Иногда они кажутся продолжением материка, изрезанного множеством фиордов и мысов. Но туман мешает разглядеть как следует. Представляет ли земля, мимо которой мы плывем, остров Таймыр русских карт — точнее, карт Лаптева? Не отделяется ли этот остров широким проливом, как начертил Лаптев, от материка, и тогда остров Таймыр Норденшельда есть мыс по Лаптеву? В таком случае все обстоит благополучно, и наши наблюдения согласуются во многом с картой. Быть может, Норденшельд принял свой пролив за Таймырский, хотя это был новый; он видел перед собой острова Алмквиста, не предполагая, что остров Таймыр лежит к северу от них. Очень вероятно, что это было так...»

«Вторник, 29 августа. Туманная погода продолжается. Мы открываем на обратном пути новые острова. С высокой Землей Свердрупа дело обстоит плохо; оказалось, что это был остров и притом даже совершенно



Возвращение с геодезической рекогносцировки.

низменный. Замечательно, что в тумане всегда так кажется. Мне вспоминается случай с лоцманом в Дребак-Суиде: вдруг перед самым носом появляется высокий берег; командуют полный ход назад; осторожно приближаются и видят — плывет половина черпака, выброшенного с какого-то судна!

Затем, проплыв мимо множества островов и островков, мы вошли, проходя вдоль берега Таймыра, в море, свободное ото льда, и при тихой погоде пошли под парами по проливу на северо-восток. В 9 часов пополудни я увидел из бочки сплошной лед впереди нас, который мешал идти дальше. Он тянулся от Таймыра вплоть до островов, лежащих далее в море. По всем направлениям к берегу виднелись огромные тюлени и, кроме того, один морж...»

«Сентябрь начался тихой, унылой снежной погодой. Пустынная, грустная страна с низкими, закругленными возвышенностями все более и более покрывалась снежным покровом. На душе не становилось легче при виде того, как медленно и тихо наступает зима, сменяя очень короткое лето...»

«... То, что должно быть на карте Таймырским проливом, мы нашли совершенно покрытым льдом, и поэтому мы направились далее к югу, чтобы посмотреть, нет ли там какого-либо пролива, чтобы проскользнуть через него.

Впрочем, ориентироваться по карте было трудно. Островов Ховгард, которые должны лежать на севере при входе в Таймырский пролив, мы не видали, хотя стояла прекрасная ясная погода, так что они не могли бы ускользнуть от нашего внимания, если бы были расположены так, как начертил их Бове. Зато мы видели большое число островов ближе к открытому морю. Они лежали отсюда на много миль в море, так что экипаж «Веги» не мог заметить их, так как в то время на море стоял туман. Далее к югу мы нашли открытый пролив или узкий фиорд, куда направили путь, чтобы, если будет возможно, разрешить эту задачу.

Но в то время, как я сидел в бочке, земля все более и более исчезала из виду. То, что я принял за мыс ма-

терика и что теперь находилось к северу от нас, оказалось в конце концов островом. Фиорд тянулся далеко вовнутрь страны. Он то суживался, то расширялся.

Это было совсем непонятно. Быть может, это был Таймырский пролив. Стояла совершенная тишь. Туман лежал повсюду над землей. Невозможно было отличить гладкую поверхность воды от поверхности льда, а последний от покрытой снегом земли. Все сливается в одно. Кругом так необыкновенно тихо, словно все вымерло. Надежда то появляется, то исчезает с каждым поворотом фиорда в этой безмолвной туманной стране. Впереди то открытая вода, то обширное пространство льда. Невозможно разглядеть, что это такое. Таймырский ли пролив это? Пройдем ли мы через него? Ведь дело идет о целом годе...

Нет, тут придется остановиться — впереди все лед... О, нет! Это блестящая поверхность воды, в которой отражаются берега, покрытые снегом. Это, должно быть, пролив. Но вот впереди показалось несколько больших льдин, мимо которых было трудно пройти, и мы бросили якорь у мыса в хорошей безопасной гавани, чтобы обождать. Впоследствии мы назвали ее бухтой Колин Арчера.

Мы открыли теперь, что сильное течение морского прилива влечет с собой льдины, так что не было сомнения, что мы находимся в проливе...

«...Я представил себе, что страна, находившаяся перед нами на северной стороне пролива, могла быть берегом бухты Актинии, где стояла на якорю «Вега». Но напрасно искал я каменные метки (знаки), которые там воздвиг Норденшельд. К немалому своему изумлению я открыл, что это был только маленький островок и что мы находимся на южной стороне главного входа в Таймырский пролив, который здесь оказался очень широким...»

7 сентября «Фрам» смог, наконец, пройти к востоку от острова Таймыра. Судя по приведенным выше выдержкам из описания путешествия Ф. Нансена, видно, что он все время считал Таймырским проливом проход, расположенный между островами, носящими ныне название

Вилькицкого, и южной группой островов архипелага. Этот проход получил впоследствии название пролива Матисена. К острову Таймыру «Фрам» подошел через пролив, названный теперь именем этого судна. Через этот же пролив в архипелаг вошел и наш «Торос».

Следующим судном, посетившим в 1900 году архипелаг Норденшельда, была яхта Русской полярной экспедиции «Заря» под начальством геолога Толля. «Заря» не смогла преодолеть льды архипелага и стала на зимовку недалеко от бухты Колин Арчера. После «Зари» архипелаг был пройден в 1914 году гидрографическими судами «Таймыр» и «Вайгач» и, наконец, в 1919 году — Р. Амундсеном на «Мод». Этим коротким списком и завершается вся история плавания и навигационного освоения архипелага. Карты его, составленные, главным образом, на основании зимних маршрутных съемок капитана «Зари» Матисена, заставили желать много лучшего.

Объектом работы экспедиции на «Торосе» являлся как раз район зимовки «Зари», и с историей ее плавания и работ придется встретиться еще впереди. Пока «Торос» осторожно проходил проливы Фрама и Свердрупа, мне еще и в мысль не приходило, что именно здесь предстоит моим спутникам проделать такую работу, которая в будущем послужит основой для освоения одного из наиболее труднодоступных районов Арктики.

Встречавшиеся на нашем пути редкие полосы льда почти не представляли препятствия для движения, и, следовательно, не было никакой надобности нести вахту в «вороньем гнезде». Однако разворачивавшаяся перед глазами панорама архипелага была настолько хороша, что я впервые решил превратить тесную наблюдательную бочку в место для отдыха.

В самом деле, картина была замечательная. Золотистое солнце обильно посылало свои лучи с бирюзового, без единого облачка, неба на десятки островов, разбросанных по глади застывшего моря. Суша отражалась в воде настолько полно, что всякая возвышенность, торчащий из воды камень имели своим основанием не горизонтальную линию уреза воды, а свое зеркальное отображение, совершенно не различаемое по степени яс-

ности от своего оригинала. Белые льдины подчеркивали величественную тишину этого уголка Арктики, обычно закрытого сплошным туманом и забитого непроходимым льдом. Если бы можно было перенести этот кусочек земного шара куда-нибудь в Черное море, — какой сказочно красивый курорт обосновал бы на нем Наркомздрав!

В Арктике эта красота пока что ничего, кроме вреда, нам не приносила. Многочисленные острова способствовали задержке здесь льда, и наши корабли вынуждены были прокладывать себе путь к проливу Вилькицкого в обход всего архипелага с севера, мимо острова Русского. Путь этот был и длинен и, кроме того, весьма редко свободен от льда. Таким образом, архипелаг Норденшельда представлял собою серьезную помеху на трассе Северного морского пути.

В наблюдательной бочке в руках у меня находилась карта архипелага последнего издания, т. е. составленная по материалам Матисена 1901 года и пополненная работами «Таймыра» и «Вайгача» 1914 года. Увы, эта карта расходилась с действительностью.

Сейчас «Торос» полным ходом шел по середине входа в пролив Паландера, где на карте помещен остров Огрин. Наш корабль не только двигался через этот мифический остров, но даже под килем имел глубину в 40 с лишним метров. Вокруг простиралась чистая вода, видимость была отличная, так что об ошибке с нашей стороны не могло быть и речи. На северо-запад от злополучного Огринна на карте красовался большой остров Герберштейна, представившийся в действительности небольшим островком, вытянутым совсем не в ту сторону, как было показано на карте. К северу от острова вообще нельзя было провести никакого сравнения между картой и раскрывшейся картиной. Всюду виднелись участки суши, либо всхолмленные, либо плоские как доски. Среди этого хаоса высилась геометрически правильная конусообразная вершина какого-то неведомого острова. Справа от нашего курса тянулись холмы острова Таймыра, заканчивавшиеся на северо-западе каменистым мысом Веги. На мысу отчетливо вырисовывался

новый навигационный знак, рядом с которым чернела палатка. Не было сомнения, что здесь работали топографические отряды с «Седова». Когда «Торос» проходил в расстоянии не более одной мили от палатки, из нее вышли два человека. Люди хладнокровно проводили глазами наше судно и возвратились в свою брезентовую обитель. Стало смеркаться, я спустился к себе в каюту.

В кают-компании вокруг огромного блюда с пирожками шли оживленные дебаты. Проход первых проливов архипелага многими горячими головами принимался чуть ли не как завершение всего нашего похода. В разговорах проскальзывали самые неподдельные нотки гордости своим кораблем. Из открытой двери радиорубки донесся тонкий писк радиоприемника.

— Николай Николаевич! — послышался голос радиста.

За время плавания я уже привык к интонациям голоса «Маркони», как в шутку во флоте зовут радистов, и сразу же различил, что в его призыве было что-то не терпящее отлагательства. Кают-компания насторожилась. Радист с наушниками на голове что-то записывал на телеграфном бланке. Через его плечо я увидел, как острооточенный карандаш быстро выводил:

«Подойдите к мысу Вега и снимите нашу топографическую партию, у нее кончается все продовольствие».

— Это с «Седова». Что ответить? — быстро спросил радист, продолжая внимательно вслушиваться в быструю трель телеграфных сигналов судов, разбросанных в море.

— Скажи, что будет исполнено.

Уже в полной темноте «Торос» отдал якорь в двух кабельтовых ют мыса Веги. Около палатки замигал огонек. Через час население нашего корабля увеличилось на два человека — астронома и радиста, возвращавшихся с мыса Челюскина на «Седове» и использованных находившимися на его борту гидрографами для работ в архипелаге Норденшельда.

— Я ожидал встретить на берегу целый отряд. «Седов» нам радировал, что здесь работают топографы, а вас оказалось только двое, — обратился я к нашим гостям, с аппетитом прихлебывавшим горячий чай.

— Да нас и не двое. Недавно вся топографическая группа ушла по северному берегу Таймыра и сейчас находится километрах в пяти—восьми от нас. Их там семь человек.

— Ну что ж, сегодня искать их в темноте не имеет смысла. Завтра с рассветом пойдем и снимем всех. Сегодня-то у них будет что поесть?

— Ну, ясно, не умрут. Есть хлеб, две банки консервов было утром...

— Слабовато. А у вас как дело обстояло?

Астроном улыбнулся.

— У нас? Соли немного осталось. Мы думали, что на рассвете подойдет «Седов», ну и прикончили свои запасы.

— Так почему же вы не дали нам сигнала остановиться, когда мы проходили мимо вас?

— Неудобно было. Мы не знали, какое идет судно, мало ли с каким вы могли идти срочным заданием, а тут мы задержали бы вас по пустякам.

У меня нехватило духа сказать «напрасно». Таковы люди, идущие на Советский Север, таковы их законы, таково их отношение к делу.

— А вы, товарищи, того, не стесняйтесь. Наверное животы-то у вас по этим самым «пустякам» вот как сожались! Нажимайте-ка на пироги! — потчевал гостей Сергей Александрович.

Утром над архипелагом опустился туман. «Торос», подавая сигналы сиреной, направился вдоль северных берегов острова Таймыра. Перед глазами в сероватой пелене разворачивалась панорама берега с глубоко вдающимися в него бухтами, скалистыми мысами и высокими горами. Карта, вместо этого красивого пейзажа, давала низменность с слегка волнистой береговой чертой.

Палатку топографического отряда мы заметили у мыса Приметного. Топографы присоединились к пассажирам «Тороса».

— Ну, как ваши успехи? — встретил я начальника отряда.

— Плохо! Боюсь, что произошла какая-то неприятная история.

— В чем дело? Тяжело пришлось с пищей? Ждали нас вчера?

— Ну, что вы! Мы видели, как вы подходили к Веги, и о продовольствии не беспокоились. Дело не в этом. «Седов» высадил на острове Таймыре две топографические партии — мою около Веги, а вторую на северо-восточной оконечности острова у мыса Лаптева. Съемку мы должны были вести навстречу друг другу по северному берегу острова. Ориентировочно стык съемок намечался в бухте Заостровной. Я дошел до бухты, успел снять и ее и все же отряда, идущего мне навстречу, не дождался. Вернулся на Вегу, вновь прошел до Заостровной — опять никого. Хотел сегодня идти искать, да вот продовольствие кончилось, ну я и оставил весь инструмент в Заостровной, а сам думал добраться до Веги, куда должен подойти «Седов».

— Да, это хуже, чем я предполагал. Сейчас сообщим на «Седов», а сами пойдем на поиски.

Пока топографы перевозили на «Торос» свой лагерь, со стороны мыса Веги потянулась полоса сплоченного льда. Судно очень быстро оказалось вынужденным уходить от опасного соседства с берегом.

— Владимир Алексеевич! Если сможешь, выбивайся в бухту Заостровную, пока я сговорюсь с «Седовым». Далеко уходить в море не стоит, а от напора льдов мы отстоимся в бухте.

— Если только она не абсолютно мелководная, — перебил меня капитан.

— Ну, тебе с мостика-то виднее, а людей бросать нельзя.

— Чего их бросать, когда они сами уже куда-то бросились. Все что можно — сделаем.

В радиорубке хриповато урчал репродуктор.

— Алло, Алло! «Торос»! Алло! Говорит «Седов», вызываю «Торос». Ваши телеграммы приняты, дальнейшую связь будем поддерживать по телефону. Только что сейчас принял на борт вторую топографическую партию. Когда ее высаживали, то думали, что это происходит у берега острова Таймыра, а на самом деле местом посадки оказался неизвестный остров, отделенный от Таймыра

узким проливом. Острову дано название «остров Пилота Алексеева». Необходимо взять из Заостровной инструмент, оставленный первой топографической партией, и закрепить знаком конечную точку съемки. Остерегайтесь, чтобы вас не затерло льдом в бухте. Наше рандеву завтра к северу от острова Моисеева. Приготовьтесь к походу на остров Русский.

— Алло, «Седов», говорит «Торос»! Все понятно. Рандеву завтра к северу от острова Моисеева. Приготовиться к походу на остров Русский.

Итак, вопрос с исчезнувшей топографической партией был выяснен. Карта архипелага еще раз сыграла злую шутку, но все хорошо, что хорошо кончается. Две спущенные на воду шлюпки быстро доставили на берег лес и инструменты, и не более чем через час я уже видел матросов «Тороса», устанавливающих большой знак на вершине горы, образующей западный берег бухты Заостровная. К вечеру топографы закончили свою съемку, и мы могли бы сняться к «Седову», но темнота осенней ночи наложила свое veto на наши благие намерения.

Рассвет 21 сентября принес малоутешительную картину: весь вход в бухту был плотно забаррикадирован сплоченным льдом. Такой же лед простирался по всему видимому горизонту на запад. К востоку лед несколько разрежался, и если «Торос» и мог выйти из бухты, то только через восточную часть пролива между островами Моисеева и Таймыром. Какие там были глубины, никто сказать, конечно, не мог. «Седов» сообщил, что он находится у острова Блинецов.

— Ну, Владимир Алексеевич, пойдем открывать новые Америки. Ты на мостике, а я в бочку, — условился я с капитаном перед тем как занять свое место в «поднебесье», как окрестили новым названием мои спутники наш наблюдательный пост.

Лед, хотя и очень медленно, но упорно двигался на восток. Между островами Моисеева и Блинецами виднелась широкая полоса чистой воды; к ней-то и устремлялись все наши помыслы. Лавируя между ледяными полями, «Торос» подошел почти вплотную к берегам острова Таймыра. В одном месте я уже отчаялся в том,

что нам удастся пройти дальше. Справа тянулся низкий песчаный мыс, слева почти вплотную к нему подходило большое ледяное поле. Проход между ними, заполненный мелкобитым льдом, едва достигал 10—12 метров. Сидя в «вороньем гнезде», я легко добросил до берега окурки папиросы. На мостике капитан прирос к машинному телеграфу. Лотовый безнадежно долго размахивал лотлинем, выискивая среди битого льда пространство, куда бы можно было забросить лот. Судно, расталкивая лед по инерции, медленно проползало вдоль песчаного берега.

— Шесть! — неестественно громко выкрикнул матрос, ухитрившийся измерить глубину.

Под килем оставалось еще около полуметра воды, и дальше... дальше был прыжок в неизвестность. Отступить было поздно: сзади на нас нажимал дрейфующий лед, преодолеть который, да еще задним ходом, «Торосу» было не под силу. Движение судна почти прекратилось, и его могло бы поставить лагом к дрейфующему льду. Машине дали малый ход. «Торос» полз, полз убийственно медленно. Роковой мысок уже оказался за серединой судна.

— Меньше шести! — доложил лотовый.

Машина продолжала работать вперед — иного выхода не было.

— Семь! Восемь! — как торжествующий гимн донеслись выкрики лотового.

Машина прибавила оборотов, толчки об лед усилились. На палубе как по команде поднялся гомон. «Торос» быстро удалялся от берега. Проход к полынье у островов Близицево вел через пролив между островами Моисеева и Рифовыми.

— Владимир Алексеевич, видишь проход?

— Вижу. Все в порядке.

Прокход, конечно, был весьма относительный. Просто между сплошными ледяными полями оставалось узкое пространство, покрытое битым льдом, — это и являлось «проходом». Чтобы одолеть расстояние в 4 мили, отделявшее нас от островов Рифовых, пришлось затратить около 9 часов. Пролит между островами Моисеева и Ри-

фовыми, через который вел проход, имел ширину не более 250—300 метров. Дрейф льда изменил свое направление на обратное, и так как в указанный пролив мы должны были пройти с востока на запад, то лед опять шел с нами по одному курсу. Снова повторилась та же картина, что и утром у рокового песчаного мыса острова Таймыра, с той только разницей, что сейчас «Торос»... сел на мель.

Утром мы прошли по глубинам, что называется, «в притирку», а сейчас нарвались на 4,5 метра. Посадка произошла при застопоренной машине, но это не помешало «Торосу» встать как вкопанному. Бешеная работа машины задним ходом заставила только дрожать корпус судна, не продвигая его ни на сантиметр назад. С кормы постепенно нажимал лед, выталкивая нас еще больше на мель. По носу чернела вода, постепенно расширявшаяся и ведущая к сиявшему на горизонте огнями «Седову».

Обстановка была более чем безнадёжной, если бы не наши северяне-матросы. Расталкивая баграми льдины, пять человек ухитрились завезти с кормы на шлюпке становой якорь. Конец от него был проведен через канифас-блок на бак, где находился брашпиль. Работа пошла успешно, и «Торос» сошел на глубину. Это была победа потомков тех ушкуйников, которые на утлых челнах когда-то плавали из Архангельска в Карское море и не оставили по себе никаких памятников, кроме немногочисленных легенд да полусгнивших крестов, разбросанных на берегах Новой Земли.

Три четверти дела было сделано, но оставалось еще отойти от Рифовых островов, совершенно справедливо получивших свое наименование. В светлом луче прожектора замелькали крупные хлопья снега. «Торос» пробивался «напролом» через сплоченный лед и только перед самым рассветом остановился в полутора милях к востоку от Рифовых островов среди сплоченного льда.

Встреча с «Седовым» произошла часов через пять после того, как лед очистил проход к западу от острова Моисеева. Флагман гидрографического флота и один из его рядовых представителей пришвартовались друг к другу. Плавание «Седова» было и неудачным и блестя-

щим по своим результатам. Имея назначение выполнить ряд гидрографических работ в море Лаптевых, пароход оказался передовым кораблем всего флота Главсевморпути в западном арктическом секторе. Весьма неблагоприятная ледовая обстановка долго задерживала все суда в районе Диксона, но «Седов», несмотря ни на что, упорно пробивался на восток. На подступах к архипелагу Норденшельда пришлось остановиться. Наступил уже сентябрь, а лед попрежнему оставался без какого-либо заметного изменения. Тогда седовцы решили поискать путь на восток где-либо в стороне от обычной трассы движения кораблей. Вместо обхода острова Русского с севера, пароход направился на юг, к берегу материка, и через пролив Матисена вышел на чистую воду к востоку от архипелага. Через сутки «Седов» приветствовал своим гудком зимовщиков полярной станции на мысе Челюскина. Сообщив о своей победе на ледокол «Ермак», «Седов» получил распоряжение обеспечить проводку судов через архипелаг Норденшельда.

Явная неудовлетворительность картографии этого района сделалась совершенно очевидной после рейса «Седова». Выполнив проводку судов, пароход занялся сменой зимовщиков на полярных станциях, и, таким образом, его первоначальная задача по работам в море Лаптевых была совершенно исключена. Приняв к себе на борт зимовщиков с мыса Челюскина, островов «Комсомольской Правды» и устья реки Таймыра и проверив состояние станции на острове Русском, «Седов» принялся за гидрографические работы в архипелаге. На помощь к себе им и был вызван «Терос».

Пока мы шли от Диксона до пролива Фрама, с острова Русского пришло ошеломляющее сообщение о том, что там на полярной станции обнаружены больные цынгой. Можно себе представить недоумение врача с «Седова», который только что осматривал всех зимовщиков и не обнаружил среди них никакого даже намека на цынгу. Вообще эта страшная болезнь Арктики ныне совершенно исключена из наших полярных пределов. Можно допустить, что в силу каких-либо неблагоприятно сложившихся обстоятельств цынга мо-

жет поразить кого-либо из зимовщиков, но встретить цыngu летом у людей, которые только что прошли медицинский осмотр и не обнаружили признаков заболевания, было делом более чем непонятным.

«Седов», убедившись, что в оставшийся до окончания навигации срок закончить гидрографическое обследование архипелага будет нельзя, решил выполнить



Лагерь геодезистов на мысе Фусса после снежного шторма.

только рекогносцировочные работы в проливе Матисена. «Торосу» было предложено начать систематические работы по обследованию архипелага вообще, для чего необходимо было остаться здесь на зимовку. Весной 1937 года в архипелаг предполагалось направить второе гидрографическое судно для окончания всех работ. Необходимо заметить, что, так как экспедиция на «Торосе» совершенно не предназначалась для выполнения комплексных гидрографических работ, в нашем составе отсутствовали геодезисты и топографы. Этих специали-

стов решено было прислать к нам на зимовку ранней весной с специальным самолетом.

Тревожное сообщение с острова Русского вновь спутало карты «Седова», не давая ему возможности выполнить работы и в проливе Матисена. Появилась реальная угроза, что архипелаг не будет иметь более или менее верной карты и в 1937 году. Из этого положения выручил «Торос». Пока «Седов», используя считанные дни оставшегося навигационного времени, заканчивал свои работы, нам было поручено выяснить причины заболевания на острове Русском, доставить на борт «Седова» больных и только после этого стать на зимовку.

О всех решениях руководства и нашем новом назначении я передал составу экспедиции, когда «Торос» форсировал лед между островами Бианки и Русским. Под глухие удары льда люди молча выслушали новость, сулившую им год тяжелой работы вдаль от привычной обстановки Большой земли.

— Вот и все, товарищи! — закончил я свое сообщение. — Если кто-нибудь чувствует себя не совсем уверенно, говорите. «Седов» еще здесь, и каждый может спокойно вернуться домой. Ложному стыду у нас места быть не должно, да и какой может быть стыд, если человек чувствует себя нездоровым или у него случилось что-нибудь дома, требующее его обязательного присутствия там.

Скажу откровенно, что я увидел явное смущение на некоторых лицах, но смущение именно потому, что заговорил о возможности желающим возвращения на юг.

— Для чего же, товарищ начальник, мы и огорюд начали городить, если сейчас, при первом предложении стать на зимовку, побежим на «Седова»? Не знаю, кто как, а мой камбуз работу не бросит, — внушительно заметил наш повар.

— Правильно! чего там на «Седова»! Даешь архипелаг — и баста!

Тишина, бывшая в кубрике, где я собрал весь наш состав, сменилась гулом задорных голосов.

— Итак, товарищи, значит по-рукам. Зимует все и задание берем без всяких поправок

— Берем, вопрос ясен!

— Ну, тогда по местам. Только на всякий случай, пользуясь присутствием на «Седове» врачей, мы еще раз все пройдем медицинский осмотр, и если врачи кого-нибудь забракуют, делать нечего — будем отправлять на юг.

— Нет, как же так, Николай Николаевич, — запротестовал матрос Шунгин, еле передвигавшийся с помощью палки после ушиба ноги. — Меня, конечно, забракуют, да ведь я же поправляюсь. Вы уж меня освободите от осмотра!

— Ничего. Пусть посмотрят, а я сам попрошу врачей, чтобы тебя не браковали.

— Ну, разве что так, а вообще я, что же, я и сейчас помогаю всем.

Утром «Торос» в густейшем тумане подошел к полярной станции на острове Русском. Если бы не маяк, блеснувший только один раз в случайном просвете белесой мглы, найти подход к острову было бы совершенно невозможно. Зимовщики Русского, предупрежденные о нашем приходе, скоро явились на борт судна. Кают-компания сразу же превратилась в настоящий лазарет, когда в ней начали хозяйничать врачи и запахло эфиром.

Коренастые фигуры с веселыми шутками толпились на палубе в ожидании процедуры осмотра. В стороне от всех стоял высокий брюнет с тростью в руке, на которую он опирался при ходьбе. С него и начался осмотр. Оказалось, что он сам был врач, и между ним и доктором с «Седова», прибывшим на «Торосе» для осмотра зимовщиков, долго шел разговор, пересыпаемый латинскими словами и специальными терминами.

— Итак, мы эвакуируем вас, — закончил беседу врач с «Седова».

Пациент молча вышел.

— Попросите, пожалуйста, следующего.

В кают-компанию вошел человек лет 25—27.

— Здравствуйте!

— Здравствуйте! Разденьтесь, пожалуйста. Получено распоряжение еще раз проверить состояние здоровья

всех остающихся на зимовку, необходимо и вас осмотреть.

— Пожалуйста, но только зачем же вам затрудняться — я абсолютно здоров.

— Вы можете ошибиться, врачам виднее.

Мы увидели красивую, сильную фигуру. Мускулы так и играли в свете электрических плафонов.

— На что-нибудь жалуетесь, болели чем-нибудь?

— Жаловаться? Да что вы! А болеть — ну, конечно, болел, да только давным давно это было. Корью болел, простужался, а сейчас ничего.

Врачи заставляли осматриваемого то глубоко дышать, то бегать, то сгибать руки, ноги. Долго осматривали рот. Человек беспрекословно выполнял все распоряжения, сохраняя на губах какую-то недоуменную улыбку.

— Хорошо, можете одеваться. У вас все в порядке, но если вы чувствуете, что зимовать вторично вам будет тяжело, мы вас можем отправить на юг.

— Да что вы, товарищи! Если мною недоволены — скажите прямо. Я еще весною давал телеграмму с просьбой оставить меня на вторую зимовку. В первую-то я только учился, а сейчас работаю вполне уверенно. А насчет здоровья — сами видите.

Примерно такие же сцены повторялись и со всеми прочими зимовщиками. Исключение составил начальник станции, коммунист, участник гражданской войны, перенесший тяжелую контузию от разорвавшегося белогвардейского снаряда. Врачи особенно внимательно осматривали и выслушивали его тело.

— Да, товарищ начальник, вам следует на юг, — заметил врач.

— Неужели так плох? — вздрогнул осматриваемый.

— Ну, конечно, не «так плох», — подчеркнул врач, — но может быть хуже. Сейчас на юге вы просто будете здоровы, а после зимовки, быть может, придется и лечиться. Зачем же намеренно вредить себе?

— А что у меня особенно серьезное?

— Многое. Плохо с легкими, пошаливает сердце, чувствуется общее переутомление. Тяжело вам будет.

— Товарищи! — вдруг обратился начальник не к врачу, а ко всем присутствующим. — Вы же должны понять, что мой отъезд с зимовки будет для меня хуже всяких болезней. Ведь это моя зимовка, мои люди, вместе мы обживали Русский, вместе налаживали станцию и вдруг... нет уж, товарищи, я вас очень прошу. Легкие? Да ведь я с ними, с плохими-то, с девятнадцатого года живу. Вот эту самую станцию с ними выстроил. Не могу, как хотите, не могу уехать.

— Успокойтесь, вам ведь только советуют, предупреждают вас. Кроме того, не забудьте главного, что такие, как вы, нам нужны. Вас подремонтируют на юге и ваяйте — стройте станции дальше.

— Да как же это можно? Я не маленький, знаю, что не только выдержу зимовку, но и еще не один год поработаю. Вот вы представьте себе: если бы вам предложили вдруг бросить свое дело, как бы вы загорелись после этого?

— А на юге разве вам не дадут дела?

— Дадут, конечно, но почему же мне здесь на Русском не довести дела до конца? Да и ребят вы обидите — ведь мы живем как одна семья.

Мы все вопросительно смотрели на врача. Чувствовалось, что и он был смущен.

— Видите ли, я, как врач, обязан не только лечить, но и предупреждать болезни. Вас нельзя рассматривать как больного, которого опасно оставить на зимовку. Болезнь может повредить здоровью, но может пройти бесследно. Дело в старой контузии, и я просто советую вам переменить место работы. Полярная ночь — плохой курорт.

— Вы правы, доктор, но зато какая чудесная лечебница — дружная работа и ее хорошее завершение. Я очень прошу вас, поместите меня именно сюда на лечение.

Мы крепко пожали руку этому мужественному человеку, горевшему за порученное ему дело.

— Ну, а теперь о вашем враче и его телеграмме по поводу цыгги на зимовке Русского. Вы знаете, конечно, что именно телеграмма привела сюда «Торос»?

— Знаю. Я как начальник зимовки не мог воспрепятствовать врачу дать телеграмму о его сомнении по поводу состояния здоровья зимовщиков. Про себя лично он сказал, что он болен цынгой. Теперь-то для всех стало ясно, что это была попытка замаскировать свою неуравновешенность. Человека никто насильно не заставлял оставаться зимовать, а он, вместо того чтобы прямо заявить о своем желании вернуться на юг, выдумал будоражить всех глупой телеграммой о «предрасположении» своих товарищей к заболеванию. Пока «Седов» стоял около станции, все ему казалось хорошо, а как корабль скрылся за горизонтом, так натура и не выдержала. . .

— Ну, что же, траву такого сорта — из поля вон. Вопрос будем считать поконченным, а вашего врача доставим на «Седов». Счастливой зимовки! В случае чего прямо по радиотелефону вызывайте. «Торос» будет зимовать километрах в 100—150 от вас.

— Ну, значит, соседями будем, чай пить забегайте.

Через сутки «Торос» прибыл к острову Таймыр, встретив по пути «Ермака», возвращавшегося на Большую землю. Мощный гудок «дедушки» русского ледокольного флота долго провожал «Торос». На реях ледокола трепыхал по ветру поднятый сигнал: «Счастливой зимовки!»



Зимовка

В лабиринте островов. Медведь на промере. Устройство береговой базы и подготовка корабля к зиме

В серых осенних снегопадах начались «горячие денечки». «Седов» беспрестанно высаживал топографические и астрономо-магнитные партии для съемки отдельных островов архипелага. На всех переходах производился самопишущим эхолотом промер глубин. «Торос» детализировал промер на мелководьях, развозил продовольствие по архипелагу для устройства баз на время зимних работ и попутно приискивал место для предстоящей зимовки. Остаток навигационного времени исчислялся несколькими днями. Команда «Тороса», кроме несения обычных судовых вахт, на что у каждого уходило восемь часов в сутки, работала еще авралом на выгрузках и на промерах. В течение десяти суток работа на кораблях не прекращалась ни на один момент. Ночью, когда крошечная тьма скрывала все из глаз, либо шла перегрузка продовольствия и снабжения, либо выполнялись гидрологические наблюдения. Свободные от непосредственного участия в данной работе люди спешили соснуть час-другой, так как никто не был гарантирован, что его не потребуют на палубу для участия в каком-либо аврале.

Состав экспедиции проходил медицинский осмотр;

результаты оказались для нас совершенно неожиданными. Врач с «Седова» категорически запротестовал против оставления на зимовку капитана, помполита и боцмана. Если первые два вообще не отличались крепким здоровьем, то последний сдал буквально в последние дни, после того как сильно промочил ноги при одной из высадок на берег. Вынужденный отъезд помполита оставлял нас совершенно без членов партии.

За два десятка лет работы мы настолько сработались со своими партийными товарищами, что как-то и не представляли своей деятельности без их повседневного участия. Дело, конечно, не в том, что коммунист обеспечивал нам проведение культурно-массовой работы. Не это главное. Важно то, что этот товарищ, выпестованный могучей организацией, имя которой — Всесоюзная Коммунистическая Партия (большевиков), — прежде всего являлся организатором любой нашей победы. Каждый из нас знал, что если мы останавливались перед препятствием, преодолеть которое нам казалось никак нельзя, на помощь к нам приходил представитель партии. Он умножал наши силы, как бы цементируя слабеющую волю. Коллектив делался сплоченней, энергичней. Имя великого Сталина было той непоборимой силой, которая вдохновляла нас на преодоление трудностей, и мы побеждали. Вполне понятно поэтому то, что коллектив не был доволен выводами медицины. Но решение врача было законом. Наша зимовка стала беспартийным коллективом. Это возлагало на нас большую ответственность. Зимовщики еще теснее сплотились в дружную, крепкую семью. И во все дни дальнейшей работы мы неизменно ощущали близость и внимание к нам большевистской партии, всего советского народа. Это сказывалось в успешной нашей работе, в бодрости людей, в том, что зимовщики ни на минуту не чувствовали себя оторванными от интенсивной жизни нашей родины, от повседневной работы людей на Большой земле.

В командование судном вступил Сергей Федорович Рюмин, на должность боцмана выделили матроса Нечаева. 24 сентября «Торос» отошел от борта «Седова»,

стоявшего у острова Нансена, и направился в бухту Заостровную, где предполагалось устроить зимовку. Началась настоящая пурга; крупные снежные хлопья закружились в воздухе, скрыв от нас берега. Лед почти отсутствовал.

— Николай Николаевич, смотри-ка, какая стамуха обосновалась, раньше я ее что-то не замечал, — показал мне капитан на грязножелтую льдину, торчавшую из воды, когда мы по счислению находились недалеко к северу от мыса Приметного на острове Таймыре. Вокруг льдины вода рябила как в речном сулое.

— Не мель ли здесь?

— Похоже что-то. А ну, давай лотового, подойдем ближе.

«Торос» уменьшил ход и стал осторожно приближаться к глыбе льда.

— Двенадцать! — прокричал лотовый, не то в крайнем удивлении, не то в страхе. Только что глубина была 40 метров. В предыдущие переходы по этому же месту мы не встречали глубин меньше 35—38 метров.

— Стоп! Вот тебе и новое открытие. Это мне на прощанье с «Торосом», — заметил с грустью Владимир Алексеевич, остававшийся у нас на борту до отхода «Седова» на юг.

— Не во время пурга началась, надо бы точнее определиться. Придется просить «Седова» дать нам радиопеленг.

Направление на «Седов» было получено, и, зная его точное местонахождение и пройденное нами от него расстояние, удалось установить положение мели. «Седов» сообщил, что недавно в нашем районе на мель сел один из пароходов, но что в последующем эту мель никак не могли обнаружить при промере. Случайная льдина, зацепившая за дно, помогла точно установить опасное место.

— Завтра вернемся сюда и сделаем точный промер, а пока надо торопиться в Заостровную. Подыщем место зимовки и вызовем «Седова»; он нам выгрузит на берег баню и на всякий случай кое-какой строительный материал.

«Торос» снова устремился в серую пелену густого снегопада. С правого борта чуть вырисовывались силуэты берега острова Таймыра. Скоро и влево от курса что-то начало темнеть, — повидимому, остров Моисеева. Заметно усилился ветер. Малым ходом мы начали склоняться вправо, входя в бухту.

— Вот здесь и надо будет обосноваться. Не совсем удобно, правда, бухта достаточно открыта с севера, но, судя по наблюдениям «Зари», здесь зимой господствуют ветры из южной половины компаса, а от них-то мы будем хорошо прикрыты горами. Глубина...

Не успел я кончить фразу, как «Торос» качнулся вверх и застыл на месте. Снова посадка на мель, и на этот раз прямо «с хода». На этом месте мы были несколько дней тому назад, подходили, как будто бы, к этому самому берегу, стояли на якоре на глубине 10 метров и вдруг... Промер со шлюпки около корабля показал, что вокруг нас располагалась целая группа подводных камней.

Только через сутки, после высадки на берег, мы убедились, что северный берег Таймыра имеет не одну бухту Заостровную, как это было показано на карте, а три, расположенных рядом, причем две из них были похожи друг на друга как две капли воды. В густом снегопаде мы не заметили, как проскочили мимо места своей первой якорной стоянки и оказались на камнях в то время, когда каждая минута расценивалась на вес золота. Наша оплошность могла окончиться очень скверно. Температура воздуха и воды стремительно катилась вниз. Вот-вот должно было начаться замерзание моря, а если Заостровная покроется сплошным льдом, то положение корабля, замерзшего в ней на камнях, никак нельзя было бы назвать завидным.

Наблюдения за приливо-отливными колебаниями уровня моря показали, что при юго-западном ветре уровень воды понижался настолько, что даже во время прилива нельзя было сняться с мели. Необходимо было по возможности уменьшить осадку корабля, а для этого выгрузить на берег продовольствие и уголь. Работа закипела. У входа в бухту стал

«Седов», готовясь подать нам буксир длиной чуть ли не в милю. К счастью, эту титаническую работу проделывать до конца не пришлось.

Утром юго-западный ветер почти стих, уровень воды несколько поднялся и снял с мели большие ледяные поля, застрявшие в вершине бухты. Дрейфуя по ветру и с отливным течением, одно из полей подошло к «Торосу», уперлось в его форштевень и, развернув судно, столкнуло его с камня. Бывшая наготове машина довершила дело, и «Торос» вышел из злополучной бухты, оставив на поверхности ее воды часть своего фальш-киля. Выгруженное на берег продовольствие было немедленно водворено в трюм. Итак, у бухты Заостровой, у места предполагавшейся зимовки, оказался еще один минус — наличие подводных камней. Надо было находить новое место. Останавливаться там, где 37 лет тому назад зимовала яхта «Заря», мало кому улыбалось, так как там фактически был пролив, а не бухта, и, следовательно, никто не мог гарантировать, что в нем не произойдет подвижек льда. Нужно было попытаться пройти еще далее к востоку, вдоль берегов острова Таймыра, где топографы, снимавшие остров Пилота Алексева, видели глубоко врезающуюся в сушу большую бухту.

С вытравленной смычкой каната «Торос» шел по тому месту, где на карте простиралась земля острова Таймыра.

Вход в разыскиваемую нами бухту оказался шириной около 2 миль. К югу берега суживались. Глубина плавно уменьшалась от 40 до 26 метров. Прошло около часа. Направление бухты изменилось к югу, а дальше было видно, что ее берега вновь начинают расширяться и склоняться на запад. Бухта явно превращалась в пролив, отделяющий остров Таймыр от какой-то никому неизвестной земли.

— Новая Америка, — улыбнулся Сергей Федорович.

— Да. И сколько еще таких «Америк» придется нанести на карту, прежде чем можно будет сказать, что мы знаем наши берега! Ведь каждый из этих проливов может сыграть решающую роль при проходе судов во

льдах. Помните пролив Фрама и ледокол «Ленин», стоящий в забитом льдом Матисене?

— Как не помнить! Долго бы еще стоять ему пришлось, если бы не проход «Тороса» через Фрам. И рядышком было, а вот не знали на ледоколе, что дорога там открыта.

«Торос» повернул обратно. Итти по вновь открытому проливу не имело смысла, так как он, конечно, соединялся на юге с Таймырским, о котором имелись сведения, что он крайне опасен для судов из-за многочисленных подводных камней. Обследование «Америки» можно было совершенно спокойно отложить до начала наших зимовочных работ.

Как я уже упоминал выше, нам, кроме подыскивания места для зимовки, нужно было разбросать в архипелаге несколько продовольственных баз для гидрографических партий, которым предстояло работать в этих районах зимой и весной будущего года. Наличие в архипелаге большого количества белых медведей, которых мы видели почти на всех островах, требовало весьма солидной упаковки продовольствия, оставляемого на базах, но, к сожалению, наши возможности в этом отношении ограничивались одними деревянными ящиками. Защитой от непрошенных гостей могли оказаться только камни, в обилии разбросанные по всем островам.

Одна из баз была устроена в бухте Ледяной на острове Боневе, среди двух огромных валунов, пространство между которыми мы расширили двумя взрывами аммонала. В расщелину были уложены 25 однодневных пайков, и весь склад завален огромной кучей камней, увенчанной высоким шестом. В этой же бухте было окончательно решено поставить «Торос» на зимовку, так как она была достаточно закрыта и имела ровные небольшие глубины. Прежде чем стать на зимовку, нам предстояло еще обследовать детальным промером банку, обнаруженную нами к северу от мыса Приметного на острове Таймыре.

Для координирования промера, на берегу были выставлены вехи, увязанные с триангуляцией «Седова». Промерные галсы располагались по нормали к берегу ост-

рова Таймыра. На третьем галсе глубины начали чуть уменьшаться, и вдруг лот дал глубину только в 10 метров. «Торос» стал на якорь. На воду была спущена шлюпка для подробного обследования опасности. Неприятная штука работать на шлюпке при мокром снегопаде и температуре воздуха ниже 0°. Пушистые снежинки, так радующие нас поздней осенью где-нибудь



Каюр Журавлев.

в Москве, здесь назойливо лезут за воротник, залепляют зеркала секстана, покрывают холодной водой банки шлюпки, на которых сидят гребцы. Руки быстро начинают терять чувствительность, хотя мороза еще и нет. В море плавали отдельные редкие льдины. Я с трудом ловил в секстане неясные точки триангуляционных знаков...

— Смотрите, медведь! — воскликнул вдруг один из наших техников.

— Какой медведь? Где?

— Да, вон, вон, смотрите! Вот прямо плывет на нас, голова видна!

Действительно, метрах в пятидесяти от шлюпки плыл к нам молодой медведь, совершенно не смущаясь шумом, производимым на «Торосе» и у нас на шлюпке. Мне и в голову никогда не приходила мысль, что я могу столкнуться с медведем на чистой воде в море, и поэтому совершенно естественно, что у нас не было с собой никакого оружия. Полярный медведь, не в пример своему бурому собрату, обитающему в наших лесах, отличается большой трусостью. Мне еще никогда не приходилось видеть наступающего на человека медведя, но в то же время я помнил рассказ Амундсена о том, как он спасался бегством от такого «труса» во время зимовки «Мод» в районе мыса Челюскина. Намерения нашего гостя были весьма странны. Он упорно плыл к шлюпке, хотя шум у нас не прекращался. Пришлось срочно возвращаться на «Торос» за оружием и прикончить любопытного зверя буквально в упор, настолько близко он подплыл к шлюпке.

Промер продолжался. Глубина на банке оказалась равной всего лишь 4 метрам. Площадь ее была настолько мала, что уже в расстоянии одной длины шлюпки глубина увеличивалась до 9 метров. Закончив промер, — кстати, при таком густом снегопаде, что продолжать работы все равно уже не представлялось возможным, — «Торос» пошел на последнее randevу к «Седову» и танкеру «Комсомолец», прибывшему к нам по распоряжению с «Ермака» для пополнения наших танков нефтью. В месте стоянки этих судов, у острова Каторжного, оказался и красавец-ледокол «Ленин».

Снег крупными хлопьями покрывал палубы и надстройки кораблей. Стучали лебедки, перегружавшие на «Торос» все то, что могли передать нам с «Седова» и «Комсомольца». Капитан последнего сделал нам особенно ценный подарок, передав весь лес, оставшийся у него после крепления грузов. Одновременно в танки «Тороса» по шлангам лилась широкой струей темнокоричневая нефть. Мы были до отказа снабжены топливом,

лесом, продовольствием, пополнили свои запасы обуви. В бухте Ледяной «Седов» поставил нам сруб бани. Плохо было только с собаками. При всем желании мы не смогли набрать больше... трех штук, из которых одна вот-вот должна была сдохнуть от старости, а вторая собиралась принести потомство. В общем, одного из самых необходимых подсобных средств для работы на зимовке — собачьего транспорта — мы не имели.

Наконец все перегрузки были закончены. Нестройный хор пароходных гудков пронесся над засыпанными снегом островами и темносвинцовым морем. Замелькали сотни рук... Три больших судна, вытянувшись в кильватерную колонну, сначала медленно, а потом все быстрее и быстрее уходили на запад и дальше на юг, к солнцу, теплу, оживленным городам. Прямо в противоположную сторону направился наш «Торос», держа курс в бухту Ледяную. Поверхность моря отливала матовыми блесками ледяного сала, температура стояла ниже 0°.

В этот день, т. е. 5 октября, вахтенный журнал «Тороса» пополнился следующими лаконичными записями:

«16 ч. 15 м. Отдали швартовы от «Седова» и дали ход. Идем на место зимовки в бухту Ледяная.

18 ч. 00 м. Поворот в бухту Ледяная.

18 ч. 15 м. Отдали правый якорь на глубину 11 метров в счислимой широте 76° 10',5 N и долготы 95° 16'E.

21 ч. 00 м. Сего числа г/с «Торос» поставлен на зимовку в бухте Ледяная. Введены береговые вахты, и ведение вахтенного журнала поручено III штурману»...

Когда-то, в далеком прошлом, со словом зимовка связывались понятия о... «ничегонеделании». Зимовка и не прекращающийся сон были почти синонимы. Теперь положение в корне изменилось. В наших условиях показалось бы диким вносить в расписание внутреннего распорядка на нашей зимовке, положим, обязательную ежедневную прогулку. Уверяю вас, что гулять было некогда. С того момента, когда «Торос» отдал якорь в бухте Ледяной, в нашей жизни изменилось многое, но дела не убавилось ни на иоту.

Судя по материалам экспедиции Толля на яхте «Заря», зима в нашем районе в течение семи месяцев давала среднемесячные температуры ниже -30° ; минимум был зафиксирован в феврале в $-47^{\circ},7$. Пурги наблюдались в течение 9 месяцев. Эти сведения говорили о том, что с первых же дней прекращения нашего плавания надо было обратить серьезное внимание на отопление корабля. Дальше возникал вопрос о гигиене. Во время плавания постоянная вентиляция всех жилых помещений обеспечивалась системой вентиляторов, открытием иллюминаторов и дверей; зимой все эти «отдушины» надо было наглухо задраить, чтобы пургой не набилو снега вовнутрь судна. Судовая уборная летом постоянно промывалась забортной водой; зимой вода в трубах должна была моментально замерзнуть и, следовательно, уборная прекращала работу. Освещение предстояло переключить с электричества на керосиновые лампы, так как было совершенно нерационально круглые сутки гонять моторы динамо. Нужно было обеспечить баню и стирку белья; выполнять эти операции на судне было крайне нежелательно из-за тесноты и испарений воды, что неминуемо повлекло бы за собой большую сырость во всех помещениях. Все эти вопросы надо было разрешить и проделать массу работы, чтобы обеспечить нормальные условия жизни.

Дальше шли второстепенные дела вроде принятия всех противопожарных мер, хранения продовольствия, обеспечения людей питьевой водой и т. д. Выполнив и это, нам предстояло полностью снять на карту и сделать подробный промер участка Карского моря от мыса Де-Колонга до восточного входа в Таймырский пролив. Нужно было обследовать со всей тщательностью больше 2000 квадратных километров суши, моря и воздуха, так как и климатические особенности района зимовки тоже должны были получить свое подробное описание.

Необходимо было подумать и об отдыхе. Среди 23 человек, собранных на «Торосе», возрастное различие достигло 22 лет, по образовательному уровню были лица полуграмотные и окончившие высшие учебные за-

ведения. Отсутствие определенной системы в отдыхе среди такого коллектива могло внести в него элемент расслоения, а это безусловно отразилось бы на деятельности зимовщиков.

Работы предстояло много...

Перед первым ужином на зимовке я попросил всех собраться в нашей кают-компании и, сообщив о нашем производственном задании, высказал собранию свое мнение о том, каким должен быть наш коллектив на зимовке.

— Разрешите мне, — поднял руку боцман Нечаев. — Я, конечно, говорить не мастер, потому как мало ученый. Конечно, зимовка может быть кому и трудна будет. Только вот что — ведь плавали мы, и что же, разве плохо плавали? Конечно, трудно было, когда, к примеру, на мели. Ну-к что ж, снимались, опять плавали. Теперь вот зимовка, да разве до нас никто не зимовал? Конечно, некоторые зимовали плохо, чорт-те знает что заваривали, так это нам не в пример. Я прямо скажу — хорошо будем зимовать!

Гул одобрительных голосов пронесся над собранием.

— Товарищи! — начал затем повар Сергей Павлович, самый старший из всех присутствующих по возрасту. — Я уже зимовал на Диксоне. Там нас были сотни, здесь два десятка. Там мы перезимовали неплохо, ну а здесь надо сделать так, чтобы было лучше. Я в камбузе готовлю вам супы разные, но вижу все же подальше кастрюль и чумичек. Вот остались мы на зимовку — об этом знают как будто бы не многие; остались мы одни беспартийные — об этом знает еще меньше людей, но то, что слово «Торос» будут несколько раз произносить там, в Москве, в Кремле, это я тоже знаю! Неважно, что нас двадцать три, а Кремль руководит сотнями миллионов. Найдется время и для нас, и в какой-то большой книге победившего социализма будет написано, что вот двадцати трем советским гражданам было поручено сделать такое-то дело. Они его сделали отлично. Что же из этого получается? А вот что. Мы, беспартийные, прежде всего обязаны выполнить то, что нам поручено партией. Дисциплиной, спайкой, работой мы добьемся

всего и не подведем ни себя, ни начальника, ни управление, ни советскую власть!

Дружными аплодисментами ответили зимовщики на речь Сергея Павловича. Собрание превратилось в дружескую беседу, в которой серьезные замечания перемежались с веселыми шутками. По койкам разошлись поздно ночью. . . Перед самым сном я выкел на палубу. Непривычно тих был наш корабль, на котором не работал ни один из моторов. Тускло светил фонарь «Летучая мышь» у входа в кубрик. Редкие, но крупные хлопья снега мягко сыпались с неба. Бухта Ледяная замерла, хотя льда в ней почти не было. Величественный покой природы вливал удивительную бодрость. Мысли мои устремились к сердцу родной земли, к Москве, к Кремлю. Да, за нас вы можете быть спокойны — советскую власть мы не подведем.

Первый день зимовки встретил нас пасмурной погодой и сырым пронизывающим ветром. В вершине бухты сгрудились мелкобитый лед и шуга, так что высадка на берег оказалась почти невозможной, хотя это было совершенно необходимо. «Торос» был завален лесом, ящиками с продовольствием, углем и шлаком с «Седова». Все это надо было свезти на берег, после чего лишь можно было приступить к зимовочному оборудованию корабля. На берегу, рядом со срубом бани, собранным для нас командой «Седова», тоже громоздились горы ящиков, снаряжения и строительных материалов. Первая же пурга превратила бы эти запасы в снежно-ледяные скалы, погубив многое из весьма ценного для нас имущества.

Положение было достаточно ясным для всех, и на выручку пришла изобретательность наших матросов. Подойдя на шлюпках к кромке битого, волнующегося льда, люди уложили на него доски и по этому зыбкому мостику гуськом перебрались на берег. Вслед за матросами на берегу оказались наши собаки, огласившие остров радостным лаем. Боцман Нечаев, матросы Карельский и — уже значительно поправившийся — Шунгин возглавили все строительные работы. Гидрографы обеспечили непрерывную доставку грузов с борта судна к базе.

Вечером ко мне в каюту пришел чем-то встревоженный «Маркони».

— Николай Николаевич! Плохо у меня с радиосвязью. С тех пор как мы вошли в Ледяную, меня почти не слышит Диксон. Как же я буду всю зиму держать связь?

— Может быть, станция не исправна?

— У меня? Что вы! Станция — как часы. Ведь с Русским, Челюскиным, Усть-Таймыром я работаю, на коротких имею связь с Архангельском, хотя, правда, слышимость как будто стала немного хуже.

— Так в чем же дело?

— Думаю, что мешают берега. Мы далеко вошли в бухту, и берега ее охватили нас как ширмой со всех сторон, кроме восточной. Вот если бы попробовать немного походить по бухте, чтобы проверить условия слышимости в различных местах?

— Хорошо, предупреди станции, завтра выйдем в пролив Паландера для испытания.

Предположение радиста оказалось совершенно правильным. Как только «Торос» двинулся к выходу из бухты, Диксон совершенно отчетливо услышал работу нашей станции. Окончательно стать на место для зимовки пришлось дальше от берегов, что имело для нас некоторое неудобство, но о связи необходимо было позаботиться в первую очередь.

Море смилостивилось над нами только 10 октября, когда вся бухта покрылась сплошной, абсолютно ровной ледяной коркой. Замерзание произошло ночью, а утром по льду уже бегали наши собаки. На следующий день люди осторожно добирались до берега пешком. Пока лед имел толщину не более 3 сантиметров, мы выбрали якоря, и «Торос» оказался не связанным с дном, что было очень важно для периода весенних подвижек льда.

С огромным чувством благодарности вспоминала экспедиция подарок танкера, снабжавшего нас нефтью. Его лес дал нам возможность построить на берегу склад для продовольствия и отопить тамбуры на корабле. Кроме того, в нашем распоряжении осталось еще не

мало леса для постройки будущих триангуляционных и промерных знаков.

Сердечность моряков с танкера еще раз проявилась в следующей телеграмме, полученной экспедицией в день замерзания бухты Ледяной: «Проходим Канин из Архангельска в Англию тчк Желаем успеха в вашей плодотворной работе». Такие телеграммы особенно бывают дороги на далеких зимовках. В них чувствуется неразрывная связь огромной трудовой семьи нашей замечательной родины. Можно ли в этих условиях говорить о какой-то заброшенности, унынии, о всем том, что являлось неперенным спутником работника Арктики дореволюционной эпохи?

15 октября были закончены оборудование бани и постройка на берегу продовольственного склада. Баня рубилась в Архангельске строительной организацией Главсевморпути для одной из зимовок на Новосибирских островах. Доставка этого сооружения была поручена «Седову», но так как ему не удалось пройти в море Лаптевых, то он передал баню нам. Сборка сруба на берегу бухты Ледяной была выполнена командой «Седова» в то время, когда «Торос» делал промер на банке к северу от острова Таймыра. Седовцы честно собрали все то, что было положено по «расписанию» строительной конторы в Архангельске, и при нашей последней встрече не забыли порадовать нас:

— Хорошо зимовать будете, товарищи! Мы вам не баню, а целый дворец выстроили, придете в Ледяную, так ахнете от удивления.

Когда мы осмотрели эту постройку, так действительно ахнули. Не баня и не дворец, а самый настоящий маяк высотой не менее 5 метров от пола до потолка. Не подумали архангельские строители, сколько надо будет сжечь драгоценнейшего угля для того, чтобы натопить такую башню в условиях арктических морозов и ветров. Позднее время не позволило нам снять несколько венцов собранного уже сруба, и мы всю зиму даже в весьма натопленной бане имели изморозь в углах.

Когда стены, пол и потолок бани были закончены, пришлось заняться разрешением вопроса о водоснабже-

нии и оборудовании этого учреждения. Стирка обеспечивалась специальным кипятильником и стиральной машиной, переданными нам «Седовым» и получившими у нас громкое название «банно-прачечного комбината». Под воду для мытья пришлось использовать две больших железных бочки из-под бензина. Донья бочек с одной стороны были вырезаны, и сами бочки на треть своего корпуса вмурованы в сложенную из кирпича печь. Под каждой бочкой была устроена отдельная топка; рядом с ними примостилась топка от «каменки». Дымоход был сделан общий для всех трех топок. Всю эту отопительно-водяную систему мы отгородили деревянной переборкой (опять вспомнили танкер) и получили отдельный предбанник и помещение для мытья с полком и печью для поддавания пара.

Продовольственный склад наш был просто деревянным сараем, примыкавшим одной стороной к бане. В пожарном отношении это не было опасным, так как у нас строжайше соблюдалось правило, что, пока в топках был огонь, при них обязательно находился вахтенный. На всякий случай в помещении всегда имелось два огнетушителя со специальными патронами, действовавшими даже при температуре в -30° . В складе размещались мука, мясные консервы, макароны, конфеты и прочая снедь, не боявшаяся морозов. На корабле в трюме и в расходной кладовой оставался всегда минимум двухнедельный запас продовольствия.

Вокруг построек береговой базы в виде забора были сложены пустые ящики и остатки строительных материалов; совершенно в стороне от базы обосновался склад горючего в бочках. Устройством последнего склада закончилось оборудование нашего «города» на берегу. Между кораблем и берегом была протянута прочная телеграфная проволока, укрепленная на замороженных в лед кольях. Эта проволока должна служить «путеводной нитью» для ориентировки людей во время пурги в полярную ночь. Такой же «телеграф» надо было бы провести и перпендикулярно линии, связывающей судно с берегом, но, к сожалению, у нас нехватило на это материала. «Проволочные путеводители» в Арктике иногда

могут сыграть существенную роль, и пренебрегать ими никогда не следует.

Работы на самом корабле по приведению его в чисто зимовочный вид тоже шли полным ходом. Прежде всего утеплили наш «свиносовхоз». Стены его обшили деревянным чехлом так, чтобы образовалась довольно значительная воздушная прослойка, куда был засыпан полученный нами с «Седова» шлак. Верхние люки также оказались под толстым слоем шлака, за исключением одного, через который производилась кормежка. Под ноги нашему «стаду» пришлось сделать деревянные решетки, чтобы по возможности избежать сырости. Необходимо заметить, что последняя все же сильно досаждала обитателям свинарника; во время его чистки свиней выгоняли на палубу, и многие из них простудились.

Для собак мы пытались сделать закрытый собачник на льду с подветренной стороны судна, но наши псы предпочитали почему-то оставаться на палубе даже в самые свирепые пурги; я не раз в темноте наткнулся на снежные холмики, укрывавшие под собой свернувшихся калачиком собак.

Над тамбуром, ведущим в кубрик, был сделан деревянный чехол, защищавший вход в жилое помещение от снежных заносов и способствовавший лучшему сохранению в нем тепла. Судовой галльон, облицованный внутри листовым железом, был превращен в «ламповую», где заправлялись и наливались керосином лампы и фонари. Где-либо в другом месте производить операции с керосином было категорически запрещено. Во избежание проливания керосина на палубу, над ней был сделан сплошной противень. Зимняя уборная в виде отдельной постройки была сооружена на левом подветренном борту корабля.

Палубные каюты превратились в склады гидрографического инструментария и спирта. Гидрологи, жившие в этих каютах во время плавания, переселились в две двухместные каюты, расположенные около столовой для команды. Столовая очистилась, наконец, от груды ящиков и тюков и поступила в полное распоряжение команды как столовая и красный уголок.



В мороз ϑ — 45°.

Носовая палуба и весь спардек, т. е. как раз те части, под которыми располагались жилые помещения, были засыпаны толстым слоем угля, выгруженного из трюма. Для отопления световых люков мы приготовили остекленные рамы, предполагая установить их на место при сильных морозах, пока же что люки оставались не забаррикадированными для лучшего обеспечения вентиляции. Выдавшаяся на наше счастье теплая зима позволила обойтись без защитных рам и... со свежим воздухом.

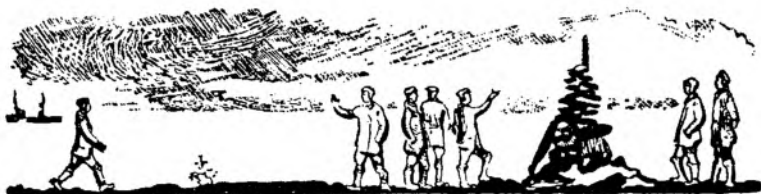
Внутри самого корабля, если не говорить о машинном отделении, мы не переделывали и не доделывали почти ничего, исключая заделки войлоком и досками четырех иллюминаторов в моей и капитанской каютах, выходивших в сторону господствовавших здесь зимой юго-западных ветров. В машине был разобран, вычищен и густо смазан главный двигатель, залит нефтью кингстон и разобран гребной вал. Двигатели «Коммунист» и «Дейц» также по очереди прошли чистку и текущий ремонт. Для отопления машинного отделения, во время работы в нем людей, был установлен камелек с выводом дымовой трубы через глушитель главного мотора в выхлоп. Последним мероприятием по машине было обеспечение работы моторов динамо водой для охлаждения. Летом эта вода попадает в рубашки цилиндров непосредственно из-за борта по специальному трубопроводу. Мы очень опасались, что зимой вода настолько промерзнет у бортов, что закроет отверстие для приема воды; поэтому были приготовлены бочки, служившие баками для охлаждающей моторы воды.

Находившийся у нас на борту кипятильник оказался недостаточных размеров для таяния льда, и поэтому его пришлось заменить вмурованной в кирпичную кладку железной бочкой. В обязанности вахтенного матроса входило — каждое утро набивать бочку мелким пресным льдом и разводить огонь в топке. Примерно часа через два весь лед превращался в воду, и затем, по мере ее израсходования, в бочку добавлялся лед, так что мы имели почти всегда полную бочку воды.

Разгрузка корабля позволила нам разместиться с не-

виданным до сих пор простором. Мы даже ухитрились одновременно по тринадцать человек обедать в нашем крошечном салоне. В каютах было тепло и даже почти светло. Правда, Арктикснаб, по каким-то ему одному известным причинам, не снабдил нас лампами, и нам пришлось использовать все свои внутренние ресурсы в виде ламп из сигнальных огней. Беда, в конечном счете, была не столько даже в лампах, сколько в стеклах для них, так как и эти необходимейшие для зимовки вещи тоже не пользовались особым почетом у арктикснабовцев. Помня об острой дефицитности этого товара на корабле, мы обращались со стеклами осторожно и без света не оставались.

Как хорошо было посидеть вечером с трубкой у жарко натопленной «голландки» в салоне, прислушиваясь к шуткам товарищей, яро сражавшихся за шахматными досками. Известная новизна обстановки и дружная работа крепко сплотили коллектив. На примере зимовки «Тороса» я еще раз убедился, что при соответствующих условиях полярная ночь не приносит ничего страшного и является интереснейшим, плодотворным периодом работы в Арктике.



Русская полярная экспедиция 1900—1903 годов

Торос» расположился на зимовку почти рядом с тем местом, где тридцать семь лет тому назад зимовала яхта Русской полярной экспедиции «Заря».

Как это ни странно, но об этой экспедиции в России было написано очень немного. Труды же ее начальника Э. В. Толля и его спутников по своему объему и по значению едва ли уступают работам наиболее прославленных исследователей.

Русская полярная экспедиция покинула Кронштадт 23 июня 1900 года, имея задание: пройти через Ледовитый океан мимо мыса Челюскина к Новосибирским островам и исследовать их, а также разрешить вопрос о существовании Земли Санникова. Через месяц «Заря» вошла через пролив Югорский Шар в Карское море. Наиболее интересными для нас моментами из истории этой экспедиции являются плавание «Зари» от шхер Минина до архипелага Норденшельда, зимовка в Таймырском проливе у острова Наблюдений, санные путешествия участников экспедиции и, наконец, выход судна из архипелага летом 1901 года. Краткие отчеты Э. В. Толля дают яркую картину тех трудностей, с которыми первое русское судно донесло свой флаг до самой северной точки Азиатского материка.

Так как «Торос» проходил почти по тому же пути, по которому шла «Заря», будет весьма небезынтересно привести отдельные выдержки из подлинных донесений Э. В. Толля об этом плавании. (Окончательного отчета замечательного русского исследователя мир так и не увидел: Э. В. Толль погиб еще до окончания своих работ, где-то к северу от Новосибирских островов.)

«... До сих пор я старался итти мористее шхер острова в Пясинском заливе], — пишет Толль в своем донесении о плавании «Зари» в Академию наук в январе 1901 года. — Но лед принуждал меня сделать попытку найти фарватер между островами и берегом, т. е. итти шхерами. Но тут мы вошли в настоящий лабиринт, начало которого обозначилось тем, что мы сели 21 августа на камень, с которого сошли, однако, спустя три часа без повреждения, пользуясь верп-анкером и полным ходом машины. 22 августа, идя шхерами, мы очутились в большой губе, изрезанной бухтами и переполненными островами. Невольное открытие этой губы, которую я предлагаю назвать в память лейтенанта Минина губой Минина, обошлось нам довольно дорого, так как мы сели, стараясь найти выход, на мель, с которой снялись уже не так легко. Но благодаря удачным мерам командира и успешной работе всего экипажа судна, в которой принимали единодушное участие все члены экспедиции без исключения, мы отделались благополучно...

... 26 августа мы прошли траверз мыса Стерлегова и подвинулись сравнительно много вперед, но на другое утро встретили сплошной лед. Только на востоке открывался вход в залив или пролив, о котором мы, не имея в последнее время, вследствие тумана, определения своего места, предположили, что это быть может Таймырский пролив. Поэтому я решил войти в этот залив, чтобы ориентироваться и исследовать его до перемены льда к лучшему. К сожалению, облачность не позволила астроному Зебергу определить наше место, а посланный вглубь паровой катер, хотя и не определил точно, пролив это или залив, тем не менее, убедился, что глубины там постепенно уменьшались.

... 28 августа я решил сделать попытку обогнуть

ледяное поле, лежащее у островов, тянувшихся от устья залива на северо-запад, но, пройдя 30 миль на запад, убедился в невозможности это сделать. Лед стоял, насколько было видно с мачты, неподвижно на западе. Чтобы не потерять связи с материком и не лишиться возможности, по плану экспедиции, провести первую зимовку на Таймырском полуострове, я решил опять вернуться в залив, исследовать его по возможности подробно, обождать случая для дальнейшего плавания и поискать здесь на случай необходимости гавань для зимовки.

В этом заливе экспедиция невольно провела время от 28 августа до 16 сентября. На западе Таймырского полуострова он является первым изученным заливом, поэтому я предлагаю назвать его в память первого научного исследователя Таймырского края А. Ф. Миддендорфа, совершившего свою достопамятную экспедицию по поручению Академии наук в 1843 г., заливом Миддендорфа.

Астроном Зеберг на двух пунктах: на острове, лежащем в устье северного прохода в залив, и на берегу гавани в северо-западной бухте залива Миддендорфа определил долготу и широту местности. Первый пункт $75^{\circ}52'$ сев. шир. и $92^{\circ}59'$ вост. долготы.

Сильное движение льда на месте первой стоянки на якоре вынудило нас войти в северо-западную бухту залива, которая благодаря своему защищенному положению доставила «Заре» спокойное убежище. Я предлагаю назвать ее в честь основателя климатологии России К. С. Веселовского, последнего сотоварища А. Ф. Миддендорфа, гаванью Веселовского.

Лейтенант Коломейцев снял бусолью и дальномером большую часть залива Миддендорфа и проверил его глубины. Зоологи А. А. Бялыницкий-Бируля и доктор Вальтер, при своих экскурсиях на байдарках и пешком по тундре и на окружающие горы, сверх того обогащали познание географии этого края, а я старался получить картину геологии окрестностей. Конечно, драгировочные и гидрологические работы продолжались и здесь. Таким

образом, получилась, соответственно позднему времени года, лишь относительно полная география и биология залива Миддендорфа.

Однако зимовать здесь мне не хотелось. Несмотря на полную безопасность для судна в гавани Веселовского, неглубокий и полный отмелей фарватер залива представлял для такого глубокосидящего судна, как «Заря», опасность при выходе из него. Затем, я опасался, что «Заря» будет затерта в будущем году льдами в заливе, так как уже теперь вход, через который мы вошли, затерло льдом во время нашей стоянки в гавани. Остался еще другой проход в него, но, повидимому, более мелкий.

Я поручил лейтенанту Коломейцеву измерить этот вход — и действительно, пройти через него оказалось возможным при надлежащей осторожности.

Наконец 16 сентября «Заря» благополучно вышла из залива Миддендорфа, но пройти далеко к северу нам не удалось. Едва только мы успели обогнуть ближайший остров, как перед нами открылась сплошная масса льда, заставившая нас вернуться к тем же островам.

18 сентября мы попытались опять пройти к северу и обойти с запада группу других островов, сходных с группой, названной Нансеном Норденшельдовой, но результат был такой же самый: к северу не разбитые ледяные поля, а открытое море только далеко к западу.

После ночевки между льдами 19 сентября, убедившись утром на другой день в невозможности пройти дальше, я дал приказ повернуть к берегу.

20 сентября мы открыли другую губу, в которой можно было бы зимовать; я назвал ее бухтой Коломейцева. Здесь мы стояли до 22 числа в ожидании более благоприятного состояния льда. И, действительно, от северо-восточного ветра образовалось столько полыней, что можно было попытаться пройти дальше, хоть до Таймырского пролива. Однако опять удалось дойти едва лишь до следующей бухты, где мы стояли до 25 сентября. В тот же день, убедившись, после осмотра с вершины горы, что полыньи расширились еще немного больше, как казалось — до горизонта, я решил сделать

последнюю попытку пробраться до Таймырского пролива, если дальше окажется невозможным.

Между тем температура понизилась уже до $-2^{\circ},2$, а вода была охлаждена на поверхности до $-0^{\circ},78$ и представляла переохлажденную массу, готовую каждую минуту замерзнуть. Кристаллы льда и шуга плавали около судна.

Несмотря на то, мы благополучно вышли из бухты и дошли до Норденшельдовых островов. Но здесь оказалось непреодолимое препятствие: между островами стоял невзломанный ледяной барьер. Пробиваться через него нельзя было и думать, а за этим льдом, на сколько хватал глаз, тянулось открытое море...»

Любопытно, что почти такое же распределение льда на подходе к архипелагу Норденшельда встретил и наш «Торос», когда подошел к проливу Фрама. Вся разница заключалась только в том, что в 1936 году кромка сплоченного льда не подходила вплотную к входу в залив Миддендорфа, а оставила проход между нею и берегом шириной, примерно, в 3—5 миль.

Далее Э. В. Толль пишет:

«... Мы переночевали под островком [впоследствии названным Толлем «Каторжным». — Н. А.] в открытом месте. На другое утро, 26 сентября, температура воздуха была $-5^{\circ},8$, температура воды $-0^{\circ},8$; шуга плавала кругом. Стоять здесь в открытом месте и ждать момента, когда ветер, быть может, взломал бы эту преграду, нельзя было решиться при таких обстоятельствах и в такое позднее время года. Итак, я принужден был отказаться от продолжения плавания в этом году и дать приказание повернуть на юго-восток к ближайшей бухте материка. Через несколько часов, пробиваясь через лед, мы вошли в одну бухту, где первый раз могли ориентироваться по эскизу карты, который вручил мне Нансен, рекомендуя гавань Колин Арчера как лучшее место первой зимовки; мы прошли теперь именно в эту гавань в западной части Таймырского пролива.

Здесь в двух милях от последней гавани [и в трех милях от места выбранного для зимовки «Тороса» в 1936 году. — Н. А.], на рейде, защищенном со всех сто-

рон от напора льдов, «Заря» пришвартовалась к неваломанному с прошлого года льду на зимовку...»

Научно-исследовательские работы начались с первых дней постановки «Зари» на зимовку. Среди этих работ, кроме метеорологических, гидрологических, геологических, магнитных и биологических наблюдений, довольно значительная доля падала на наиболее интересные для нас гидрографические, выполненные в южной и средней частях архипелага.

Я не раз упоминал о том, что при плавании в архипелаге нам пришлось убедиться в большом несоответствии карты с действительным очертанием берегов. Эта карта, в основном, была составлена на основании маршрутно-съёмочных работ экспедиции «Зари», но ее малая точность ни в какой мере не может быть отнесена за счет недостаточно добросовестного отношения к этим работам со стороны участников экспедиции.

Все дело заключается в том, что экспедиция не вела систематических, подробных гидрографических работ, а производила лишь глазомерную или, в лучшем случае, полуинструментальную съёмку во время зимних маршрутов. В это время острова и проливы архипелага были засыпаны настолько глубоким снегом, что все детали скрывались из глаз, и нет ничего удивительного в том, что некоторые проливы были зафиксированы как заливы, а отдельные нагромождения льда приняты издали за острова.

Во всяком случае экспедиция пришла на место, которое вовсе не имело какой бы то ни было съёмки, а в результате ее работ архипелаг в целом был положен на карту довольно крупного масштаба.

Вот один из отчетов по съёмочным работам, выполненным в районе зимовки «Зари»:

«... В первых числах февраля начата была установка триангуляционных знаков по берегам рейда «Зари». Окончив установку 11 знаков в конце февраля, были измерены средним теодолитом Гильдебранда углы, проведена базисная линия между триангуляционным знаком 3 и кормой шкуны и местом установки пассажного [пассажного] инструмента на острове Наблюдений

и вымерен целью базис около одной мили длиною; при помощи пассатного инструмента был определен истинный азимут базиса.

В течение марта произведена мензульная съемка рейда, но закончить ее тогда не удалось вследствие необходимости отправить людей на обследование Восточного Таймыра. По возвращении партии на «Зарю» был выставлен триангуляционный знак на юго-западном входном мысу в Таймырский пролив и определены тригонометрические координаты этого пункта.

За большим неудобством работать с мензулой во время лета [надо полагать, из-за ее тяжести и отсутствия достаточного числа речечников. — *Н. А.*], съемка рейда была закончена при помощи съемного компаса и дальномера Люжоя.

На основании сказанной съемки составлены в масштабе 250 саж. в одном дюйме план рейда «Зари» и план острова Боневи [эти планы после нашей проверки на месте оказались составленными весьма хорошо. — *Н. А.*]. К сожалению, на рейде не удалось сделать точного промера по льду и пришлось ограничиться приблизительными шлюпочными промерами, произведенными осенью 1900 года лейтенантом Матисеном.

На основании маршрутных съемок во время санных поездок в октябре 1900 года, апреле и мае 1901 года составлены маршрутные карты Таймырского пролива и Таймырской бухты до устья реки Таймыра, опирающиеся на 12 астрономических пунктов, в 9 из коих имеются определения широты и долготы и в 3 определена одна широта.

Астрономические определения произведены большею частью по наблюдениям солнца большим призмозеркальным кругом Пистора в искусственный горизонт; несколько звездных определений вычислено по высотам, взятым малым теодолитом Гильдебранда.

Широты определены большей частью по близмеридиональным высотам солнца, а долготы по абсолютным высотам, и только в одном пункте удалось взять несколько серий соответствующих высот.

По возвращении партии с Восточного Таймыра в ию-

не месяце была закончена опись острова Таймыр (его западный и юго-западный берега, а восточный и северный были сняты еще зимой). Астрономических наблюдений не удалось сделать в эти поездки, определена только углами при помощи малого теодолита вершина горы Негри, самой высокой точки острова. . .»

На фоне весьма интенсивной и плодотворной работы экспедиции вырастает, однако, один факт из личных взаимоотношений ее участников, который, без сомнения, сильно снизил эффективность работ 1900—1901 годов. Из оставшихся после экспедиции кратких отчетных сводок самого Толля трудно установить, что, собственно, произошло между ним и капитаном «Зари» лейтенантом Коломейцевым, но последний вынужден был сдать командование судном своему старшему помощнику Матисену и, в самый разгар экспедиционных работ, покинуть судно.

Официально Толль мотивировал уход Коломейцева необходимостью командировать его на юг для закупки угля и устройства угольных баз для «Зари». С этим объяснением можно было бы согласиться, если бы на юг выехал любой член экспедиции, но только не командир корабля. То упорство, с каким Толль «откомандировывал» именно Коломейцева, свидетельствует о происшедшей между ними размолвке, о причинах которой можно только строить догадки. Мне лично кажется, что на «Заре» столкнулись два больших «авторитета» — начальника экспедиции и командира корабля. Оба носителя этих званий были далеко не заурядными людьми, но им нехватало еще одного только качества — умения понимать друг друга. Это непонимание, повидимому, и решило судьбу Коломейцева. Его отчет о работе и путешествии с места зимовки «Зари» в Дудинку характеризует Коломейцева как человека сильной воли и преданности своему долгу. Несмотря на безусловно тяжелое моральное состояние, Коломейцев блестяще справился с поставленной перед ним Толлем задачей и создал для «Зари» угольную базу, воспользоваться которой, однако, кораблю не пришлось. Отчет Коломейцева интересен еще и тем, что ярко рисует обстановку и средства, с ко-

торами экспедиции приходилось проводить свои полевые работы.

«... 4 января 1901 года, — пишет Коломейцев, — мне была вручена инструкция начальника экспедиции, в которой предлагалось отправиться на нарте с места зимовки на реку Хатангу, а затем в Дудино с целью доставить почту экспедиции и устроить угольные склады в порте Диксон и на острове Котельном.

По маршруту Лаптева (1741 года) предстояло сделать 474 версты, запасшись провиантом и необходимыми вещами на 40 суток, что составило груз около 31 пуда. Получив одну нарту с 12 собаками и казака Расторгуева в качестве каюра, я выступил в путь 20 января [в это время солнце еще не показывалось над горизонтом. — Н. А.] в сопровождении еще одной нарты с доктором Вальтером, который должен был проводить меня до устья реки Таймыра и облегчить мне первую часть пути, взявши часть моей клади к себе на нарту.

В моем распоряжении находилась карта издания Морского министерства, составленная по съемке Лаптева, и затем копия с карты реки Таймыра академика Миддендорфа.

Выйдя из Таймырского пролива и проложив курс на устье реки Таймыра, мы пересекли бухту и, не найдя реки, пошли вдоль берега к востоку с целью обследовать берег и найти реку, так как карта, очевидно, не сходилась с действительностью. На этом переходе, имея груз, разделенный поровну на двух нартах, делали не более 25 верст в сутки (только один день 30 верст).

Производя все время компасные съемки, мы дошли до места, откуда берег стал подниматься к северу. Простояв здесь за сильной пургой 2 дня, доктор должен был возвратиться на «Зарю», так как запас его провизии не позволял оставаться дольше. Я же сложил груз и налегке пошел к северу, чтобы разыскать наконец Таймыр.

Поднявшись до широты «Зари» и не найдя реки, вернулся, взял груз и пошел к западу, исследуя берег и все время производя компасную съемку. Из инструментов имел в своем распоряжении буссоль, секстан, ртутный

горизонт, карманный хронометр, термометр и карманный анероид.

Когда мы с доктором переживали пургу, у нас испортился примус; пришлось сделать лампу из пустой консервной банки, дров же здесь по берегам почти нет.

Кроме ужасной копоты, лампа эта расходовала такое количество керосина, что взятого запаса нехватило бы и на 20 дней.

Морозы были жестокие, —38° с сильным ветром, и сделали то, что платье наше обледенело и стало в виде кирасы; снявши верхнюю одежду на ночь, приходилось утром мять ее с целью придать настолько эластичности, чтобы одеть. В спальных мешках образовалась масса мелкого льду от замерзания испарений тела.

Минимальная температура доходила до —48°, и мы отморозили носы и руки. В особенности страдали руки, так как приходилось снимать рукавицы для записей в журнале наблюдений.

Когда я остался со своею нартой и положил на нее весь груз, суточная скорость не превышала 17 верст, да и то только при условии, если мы оба шли в лямках, работая до полного изнеможения. Больше шести часов пройти при этих условиях было невозможно, да, впрочем, и темнота не позволяла. Солнце взошло над горизонтом 3 февраля. Наконец, следуя к западу, я нашел устье какой-то реки, — впрочем, мало сходной с Таймыром, судя по описанию Миддендорфа.

Здесь же выяснился недостаток собачьего корма, почему я сложил груз на берегу и, определив широту этого места, налегке отправился на «Зарю», чтобы дополнить запасы провизии, исправить дефекты и высушить спальные мешки, которые обратились в ледяные мешки.

В эту поездку у меня издохли две собаки от истощения и холода.

7 февраля прибыл на «Зарю», выдержав накануне мороз в —50°. Мой термометр сломался, и эту запись я привожу из наблюдений на «Заре».

Приведя в порядок путевой журнал и сделав прокладку, получил очертания губы, очень расходящиеся с имевшейся картой.

Вопрос — Таймыр ли речка, где я сложил груз, остался открытым. Во всяком случае я приготовился ко второй поездке, чтобы из устья этой реки продолжить путь к югу, если понадобится, то даже прямо через тундру: ведь нельзя было терять времени на розыски Таймыра.

Имея в виду необходимость доставить собак и все мое снабжение обратно на «Зарю» с Расторгуевым, который должен был еще съездить из Рыбного в Дудино за почтой, я просил дать мне 2 нарты или лучших собак, но моя просьба не могла быть уважена ввиду того, что много собак издохло во время зимы. На остальных начальник экспедиции весной собирался в большую поездку вокруг мыса Челюскина. Итак, 20 февраля я снова выступил с «Зари», имея уже 11 собак.

23 февраля прибыл к месту, где были оставлены запасы (в первую поездку), и, нагрузив нарту, на следующий день пошел вверх по губе. На этом месте поставил деревянный крест с надписью широты $75^{\circ} 53'$. Для долготы обстоятельства не позволяли сделать наблюдений.

Через день вошел скорее в устье ручья, чем значительной реки. Хотя мое сомнение — Таймыр ли это — еще более увеличилось, однако общее направление позволяло мне идти к югу. Поэтому я пошел, придерживаясь этой реки. Русло было занесено сугробами, и мне пришлось идти по берегу тундрой.

Дорога оказалась такой, что пришлось на первый же день похода оставить в тундре около 3 пудов клади, взявши с собой только пищу, нужные инструменты и по одной смене белья. В первый день прошел 5 верст. Чтобы перевалить через холм, пришлось разгружать нарты и делать два конца с половинным грузом.

Во второй день прошел 8 верст и в третий — опять с перегрузкой — 6 верст.

Наконец, 14 марта я достиг широты $75^{\circ} 41'$, т. е. сделал разность широты от креста $12'$, т. е. 21 версту за 7 дней. Широта с. Рыбного $72^{\circ} 51'$, т. е. разность широт от креста $182'$. Очевидно, что, имея запас на сорок дней, при такой суточной скорости я не мог рассчитывать дойти до Хатанги.

Надежда на пополнение провизии охотой на оленей

слишком слаба. Рассчитывать на большую скорость — тоже нет данных. Тундра покрыта тонким слоем снега и настом, который не держит тяжелых нарт, и полозья, проваливаясь, идут по камням. Притом эти холмы приводили меня просто в отчаяние. На каждом перевале приходилось разгружать нарты.

Между тем, русло реки совершенно исчезло, и начались горы. Очевидно я не на Таймыре; да если бы и был на Таймыре, то от этого не легче.

Благоразумие требовало возвратиться и идти другим путем. Так как горы к западу понижались, то и я повернул туда и, найдя опять ручей, пошел по нему.

18 марта ручей вывел меня на русло более значительной реки, по которой я спустился к морю, стараясь найти сходство с рекою Таймыром, но никаких островов и острова Бэра не нашел, а потому и не мог убедиться, что это Таймыр. Вероятнее всего, что это — какая-нибудь совсем неизвестная река.

20 марта вышел к морю, имея уже запас провизии на 28 дней. С этим запасом только и остается, что вернуться на «Зарю». Пройдя по берегу к кресту, занялся определением долготы его, а Расторгуева послал на легкой нарте взять оставленные в тундре вещи.

На пути к «Заре» я проследил весь западный берег залива и обогнул остров Таймырский, произведя съемку.

Журнал и карты за обе эти поездки сдал начальнику экспедиции на «Заре», куда прибыл 31 марта.

Таким образом, две первые поездки, хотя и не достигли своей прямой цели, но принесли большую пользу тем, что, во-первых, дали более подробную карту всего Таймырского залива, карту, которая опирается на несколько астрономических пунктов, и этим выяснена неправильность имеющихся до сих пор карт. Во-вторых, эти поездки выяснили, на какую суточную скорость можно рассчитывать при данных средствах, и, что самое главное, дали мне некоторый навык для последней, третьей поездки.

Результатом всех соображений явился вполне естественный вопрос: почему бы не идти на Гольчиху вместо Хатанги.

Правда, расстояние до Гольчихи около 800 верст. Зато этот путь идет морем, т. е. гладким льдом (если не считать торосов). Идя морем, легко скорее рассчитывать на пополнение провизии медведем, так как он сам подходит к охотнику, тогда как олень крайне пуглив и осторожен, и, наконец, самый главный аргумент тот, что, придя в Рыбное, может оказаться, что все жители уже вышли в тундру; следовательно, есть риск не найти там вовсе жителей, и именно тогда, когда провизия будет на исходе; Гольчиха же — постоянно населенный пункт, и раз добрался туда — дело выиграно.

Начальник экспедиции согласился со всеми этими доводами и, хотя с некоторым колебанием, но все-таки решил избрать этот путь».

27 мая Коломейцев и Расторгуев добрались до Гольчихи, где и встретились с людьми, обеспечившими им дальнейшее продвижение на юг в г. Красноярск.

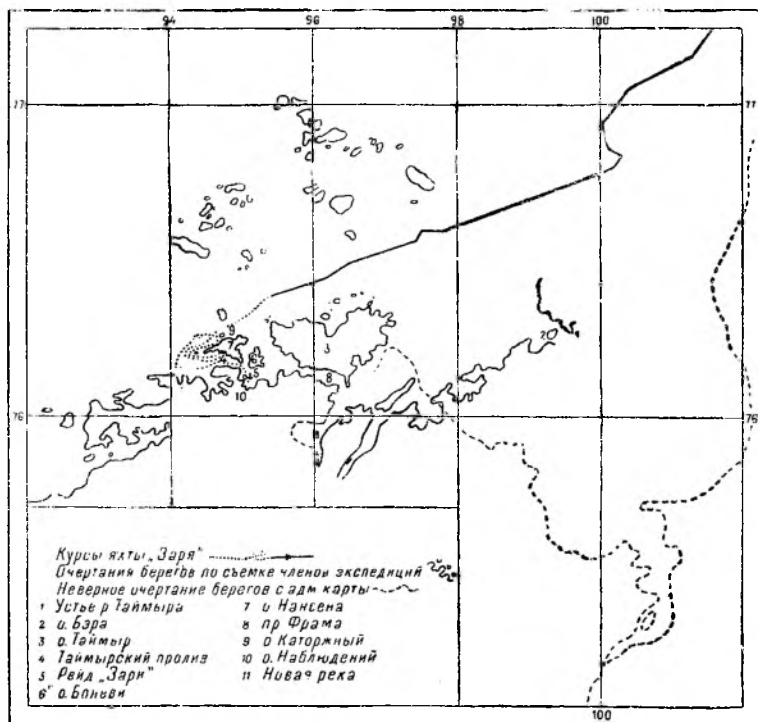
Совершенно в таких же условиях, какие были у Коломейцева, совершал работы и Матисен, описавший большую часть островов архипелага.

Э. В. Толль сам неоднократно участвовал в длительных маршрутах, производя съемку и сборы геологических коллекций. Ему же удалось точно установить местоположение устья реки Таймыра, которое так и не смог обнаружить Коломейцев. Поездка к этой реке была совершена уже летом.

«... Свой маршрут, — пишет Э. В. Толль, — я выбрал по северному берегу Таймырского острова, а затем прямо на восток по льду, к западному берегу полуострова Челюскина. Ф. Г. Зеберг и я оставили «Зарю» 8 июля. На восьмой день открылись в нескольких милях, в тумане, знакомые мне из двух предыдущих экскурсий горы, лежащие к северу от бухты, в которой было устроено депо.

Поверхность льда, бывшая в последние дни необыкновенно ровной и удобной, вдруг изменилась. Лед был весь изборозжен каналами, которые разветвлялись в виде дельты реки; а за льдом влево от нас показалось открытое море. Не было сомнения, что все это были признаки устья вскрывшейся большой реки. В ту же ночь мы добрались до берега и, как оказалось при рекогно-

сцировочной экскурсии на другой день, были в 5 верстах к юго-западу от губы, служившей нашей целью. Губа была совсем чиста ото льда. В юго-восточном сужении губы, которое мы видели в мае месяце только изда-



Набросок с генеральной карты работ Русской полярной экспедиции во время зимовки 1900/01 года.

ли и в тумане, теперь ясно различались острова, положение которых было сходно, как мне казалось, с островами Челюскина и Бэра, показанными на карте Миддендорфа. Вернувшись к лагерю, я сделал другое открытие:

вместо льда, по которому мы совершили свой последний переход, было свободное море. Факт этот настоятельно указывал на необходимость возможно скорого возвращения на «Зарю»: под влиянием ветров свободное море, столь быстро бравшее верх надо льдом, могло в недалеком будущем освободить яхту. Поэтому я решил идти с этого лагеря к открывшимся островам на реке. Оставив все вещи и палатку, взяв только инструменты и несколько консервов, мы перетащили байдару волоком через тундру до губы и оттуда поплыли к первому из островов, за которым открылся другой. Для того чтобы удостовериться в том, что это было действительно устье Таймыра, а не какой-нибудь новой реки, я пристал ко второму острову, который должен был быть, по моему мнению, островом Бэра. И действительно, на юго-западном берегу этого острова показалась характерная кварцевая жила в слюдянистых сланцах, о которых упоминает А. Ф. Миддендорф, торчал в виде маяка, видимого с моря, громадный валун из белого кварца, когда-то выпертый торосами на скалистый берег, и наконец здесь же нашелся свидетель двух достопамятных экспедиций, теперь уже развалившийся «дом Фомы».

Ввиду необходимости быстрого возвращения мы должны были удовольствоваться лишь немногими научными наблюдениями, а потому оставили на другой день этот интересный остров и стали выгребать против ветра.

На обратном пути к «Заре» мы вошли в бухту, где устроили осенью депо, заменили на нем короткий, теперь уже обнажившийся знак достаточно длинным и захватили оставленный инклинатор. Наконец, 22 августа мы обогнули входной мыс Таймырского пролива, вышли на рейд «Зари» и увидели наше судно, стоявшее, повидимому, еще в плотном льду. Через следующие полтора суток, утром 24 августа, мы поднялись по трапу «Зари». Здесь я нашел всех участников экспедиции здоровыми и судно в полной готовности к плаванию.

На другой день подул свежий восточный ветер. По льды во льду рейда стали расширяться, а затем и вся масса льда, окружавшая «Зарю», получила движение.

Нас понесло сперва прямо на скалистый остров На-

блюдений, но лед повернул во-время в пролив мимо острова. Медленно удалялся от нас знак, поставленный на острове Наблюдений в память нашей зимовки и работ, и через 6 часов «Заря», не затронув ни одной отмели или скалы, была окончательно вынесена через пролив Фрама в открытое море.

Радуюсь столь неожиданно скорому и счастливому освобождению после 11-месячной зимовки, мы продолжали полным ходом начатое плавание. Добравшись до острова, у которого ледяной барьер преградил нам дальнейший путь в прошлом году, до места, столь нам несимпатичного, что я тогда же назвал этот островок «Каторжным», — мы опять нашли по одну его сторону тот же барьер, но с другой стороны лед был в движении. Так как «Заря» была не в состоянии бороться со льдом, который быстро несясь противным нам течением, то мы были принуждены уйти за мыс острова Нансена и ждать открытия фарватера. Наконец, 30 августа проход очистился настолько, что мы прошли его без всякого столкновения с плавающими льдинами...»

1 сентября «Заря» достигла мыса Челюскина. Надо заметить, что вынос корабля дрейфующим льдом с места зимовки прошел исключительно счастливо. Э. В. Толль и не подозревал, какой опасности подверглась его экспедиция в тот момент. В результате подробных промерных работ «Тороса» выяснилось, что пролив между островами Бонев и Наблюдений, через который продрейфовала «Заря», изобилует настолько большим количеством мелей, что мы, имея хорошую карту, только с весьма большими остротностями проходили по этому месту.



Первые работы на льду

*Метеорологические наблюдения, футшток и ледовой промер.
Конец осенних полевых работ*

Еще задолго до того, как «Торос» окончательно принял свой зимовочный вид, нами были начаты экспедиционные гидрографические работы. Продолжительность светлого времени в октябре под 76° северной широты катастрофически убывала с каждым днем. Вместе с тем каждый час приносил утолщение ледового покрова, что в конечном счете невероятно усложняло бы наш промер глубин со льда. Надо было торопиться, чтобы до наступления полярной ночи выжать из остатков светлых дней все возможное.

Для окончания работ по подготовке к зимовке корабля мы выделили только машинную команду и двух матросов. Бытовое обслуживание экспедиции полностью легло на плечи повара, камбузника и буфетчика. Всем этим людям были поручены судовые работы и несение круглосуточной вахтенной службы. Весь остальной состав экспедиции был переключен на гидрографические работы.

По распоряжению из центра, «Торос» был включен в синоптическую сеть Главного управления Северного морского пути, что вынуждало нас проводить метеорологические наблюдения в определенные часы и передавать

их по радио в Бюро погоды четыре раза в сутки. Выполнение этого задания потребовало в первую очередь организации соответствующих наблюдений.

Наша метеорологическая станция расположилась на льду метрах в тридцати от судна. К будкам с приборами вела толстая проволока для предохранения наблюдателя от «плутания» ночью или в пургу. Фиксирование скорости и направления ветра делалось при помощи анемометра Фусса и судового компаса с мостика корабля, ход на который шел непосредственно из коридора, ведущего в кают-компанию. Метеорологическими наблюдателями посменно являлись все гидрографы и штурмана. Надо заметить что любые идентичные по выполнению и длительные по времени наблюдения, к каким должны быть отнесены и метеорологические, лучше всего поручать какому-нибудь одному определенному лицу.

Известно, что всякие определения, не только визуальные, но даже и по приборам, имеют целый ряд ошибок, среди которых довольно значительное место принадлежит так называемым «индивидуальным», т. е. зависящим от особенностей самого наблюдателя. Разные люди по-разному реагируют, например, на различные оттенки цветов, по-разному отмечают моменты времени или делают отсчеты показаний точных приборов и т. п. Абсолютные величины этих ошибок, конечно, очень невелики, но все же они имеются, и с ними необходимо считаться. Если данный вид наблюдений всегда выполняется одним и тем же лицом, то результаты этих наблюдений будут иметь какую-то одну определенную «индивидуальную» ошибку, которая, входя равной величиной во все результаты наблюдений, не будет играть существенного значения. При выполнении наблюдений разными лицами «индивидуальные» ошибки получаются не одинаковыми, что понижает ценность всей суммы наблюдений.

В проводимых нами метеорологических наблюдениях «индивидуальные» ошибки в определении, например, дальности видимости, вида и высоты облачности, характера полярных сияний и т. п. могли достигать даже и очень ощутительных размеров. К сожалению, недоста-

ток в людях в период интенсивных осенних гидрографических работ и трудность выполнения метеонаблюдений в полярную ночь зимой вынудили нас отказаться от выделения отдельного наблюдателя. Вся работа поручалась в порядке очереди техническому составу экспедиции с чередованием наблюдений через пять суток. Каждый наблюдатель был обязан ежесуточно в 1, 7, 13 и 19 часов произвести все наблюдения и составить соответствующие телеграммы для передачи их на остров Диксона. Вахтенная «метеопятидневка» была одной из самых тяжелых нагрузок в период полярной ночи, но ни разу и ни при каких обстоятельствах эти наблюдения не были пропущены.

Следующим циклом наших работ являлись наблюдения за приливо-отливными колебаниями уровня моря. По заданию «Седова» нам предстояло в течение пятнадцати суток через каждые десять минут делать отсчеты уровня воды по специально выставленной рейке. Установка последней особой сложности, вообще, не представляет, но в бухте Ледяной под берегом оказался скалистый грунт, и, для того чтобы рейка была надежно закреплена, пришлось пуститься на некоторое «изобретательство». Рейку через прорубь во льду удалось забить в грунт не более, чем на 15 сантиметров. Для ее укрепления на рейку надели бочку без крышки и с отверстием в днище. В бочку наложили камней и песку, и она, погрузившись на дно, образовала очень прочный и устойчивый фундамент для всей установки. Наблюдатели, делая необходимые отсчеты, постоянно очищали прорубь от намерзания льда; к концу цикла наблюдений по краям проруби от постоянно выбрасываемых кусков льда образовался настолько высокий вал, что рейка оказалась как бы поставленной в глубоком колодце.

Водомерные наблюдения были поручены гидрохимику и лектому, которые, сменяясь через каждые шесть часов, провели эту несложную, но весьма утомительную работу. Мы совершенно не знали, какими представителями крупного и хищного животного мира населен архипелаг зимой, и поэтому «водомерщики» несли вахту у рейки, вооруженные винчестерами. Конечно, это оружие

вносило большую долю бодрости химику и доктору, но, говоря откровенно, им мало кто завидовал, несмотря на то что работа их была гораздо легче, например, ледового промера. Сергей Александрович или Серафим Федорович (наблюдения они вели по очереди) оставался на шесть часов в полукилометре от корабля среди крошечной темноты (свет фонаря «Летучая мышь», конечно, в счет не шел) в незнакомой ледяной пустыне. Если к этому добавить свист пурги и мороз, то станет совершенно понятным, сколько иногда надо иметь выдержки, чтобы сделать даже и очень маленькое и простое дело в Арктике.

Я рекомендовал наблюдателям держать при себе собаку, но наши ресурсы и в этом отношении оказались явно недостаточными. Динка, как типичная представительница «южанок», со своей короткой и редкой шерстью, совсем не подходила к роли ночного полярного сторожа: Нерпа и Кривой целыми днями таскали нарты промерных групп, а Дамка, будучи глухонемой от рождения, вместо пользы могла только принести вред, так как являлась хорошей приманкой для голодного медведя.

Таким образом наши наблюдатели остались без всяких союзников по борьбе с «ночными страхами».

В самом конце футшточных наблюдений, когда нас стали особенно донимать пурги, «водомерщиков» иногда подменяли штурмана, не имевшие возможности производить промер, но, в основном, успешному выполнению этих наблюдений мы были обязаны дружному кооперированию работы «химии и медицины». Результат наблюдений дал довольно объемистую тетрадь, испещренную столбцами цифр, которые надо было передать по радио в Управление в Ленинград, чтобы там могли сделать так называемую «срезку» промера «Седова», т. е. отнять от величины каждой измеренной им глубины высоту прилива.

Наш радист прекрасно справился с этой задачей, отстучав на ключе станции ровным счетом 18 000 цифр в два приема.

Работы по ледовому промеру, топографической съемке и триангуляции начались 17 октября. Исходной точ-

кой для этих работ являлся астрономический пункт, определенный в бухте Ледяной астрономом с «Седова». Чтобы не задерживать промера, мы решили выставить по берегам проливов Паландера и Таймырского ряд вех, по которым и засекают точки промера, а привязку самих вех к астропункту отложить до момента выполнения триангуляционных наблюдений.

Отсутствие собачьего транспорта особенно сказалось, когда наши работы распространились за пределы бухты Ледяной. При всем своем желании мы не могли в любую производственную группу выделить более трех человек. Особенно тяжело приходилось тем, кто устанавливал промерные вехи. Они заготавливались на судне, грузились на легкие нарты, сделанные из лыж, и доставлялись на место силою 2—3 человек. Установка вехи высотой в 5—7 метров с тяжелой топовой фигурой являлась чрезвычайно сложной работой, но все же в течение первых пяти-семи дней работы все необходимые знаки и вехи были установлены в заранее намеченных местах.

С появлением промерных вех промер пролива Паландер пошел полным ходом. Техника этой работы была тоже очень несложна. Вокруг острова Боневы была разбита промерная магистраль с отметкой мест установки створов для промерных галсов через каждый километр. В точках поворота магистрали разбивались веерные створы, т. е. радиально расходящиеся от точки поворота. На промер обычно назначались три человека и... две собаки. По прибытии на место установки промерного створа один из матросов вооружался пешней, четырьмя маленькими флажками и лотовой гирей, прикрепленной к стальному лотлиню длиной ровно в 100 метров. Идя по линии створа, матрос разматывал лотлинь и, отмерив таким образом расстояние в 100 метров, ставил один флажок и шел дальше по линии створа. Второй матрос шел сзади первого на расстоянии 100 метров и, как только подходил к флажку, оставленному первым матросом, останавливал последнего окриком. Натянув втугую лотлинь, первый матрос ставил на льду второй флажок и продолжал движение. Таким образом отмеривалось пять длин лотлиня, т. е. 500 метров, причем второй мат-

рос подбирал со льда флажки, оставленные первым. Через каждые 500 метров во льду пробивалась лунка и измерялась глубина; здесь же третий участник промерной группы — штурман — делал засечки выставленных по берегу вех секстаном. Трассировка этого прибора, однодневного запаса пищи, запасной пещи и одежды осуществлялась на легоньких нартах Нерпой и Кривым.

Какое все-таки замечательное животное — ездовая собака!

Только в течение первого дня работы наши четвероногие помощники находились в полном недоумении в отношении круга своих обязанностей. Они то порывались броситься вскачь или срывались с места в тот момент, когда техник только принимался за работы с секстаном, то упорно отказывались двигаться вперед, когда вся работа на данной точке была закончена. Уже на второй день промера собаки совершенно ясно поняли свою задачу. Смирно выждав окончания работы техника и укладки секстана и журнала для записей на нарты, они быстрой рысью доставляли свой груз к тому месту, где надо было брать следующую глубину. Так, отмеривая километр за километром, собаки то отставали от идущего впереди матроса, то моментально его нагоняли, видя, что тот начал работу с пещней. Штурману постоянно приходилось соревноваться в быстроте движения с нашей запряжкой, и фактически он тоже не проходил, а пробегал весь галс. Такая организация промерных работ имела производительность, измеряемую пределами возможности для дневного перехода человека по ровному льду. В среднем за день мы проходили с промером около 15 километров. Цифра как будто бы весьма скромная, но, увы, диктуемая именно пределом человеческих возможностей. Пройти 15 километров было нетрудно, но отмерить это же расстояние обратно к кораблю становилось уже достаточно тяжелым. Бывали, правда, примеры, что отдельные группы ухитрялись прошагать в сутки до 40 километров в оба конца, но это было редким исключением. Люди, конечно, шли налегке, так как запас теплой одежды везли на себе собаки. Если бы мы располагали собачьим транспортом в достаточном коли-

честве, то дневные нормы промера как минимум исчислялись бы в 30 километров, но, увы, «пара псов в Арктике не войны».

Топографические работы были начаты с инструментальной съемки острова Боневи в масштабе 1 : 100 000. Производительность этой работы тоже в значительной степени лимитировалась транспортными возможностями, вернее — их отсутствием. В среднем топографы проходили со съемкой 5—7 километров в день, затрачивая остальное время на переходы к месту работ и возвращение на корабль. Заброска и установка в нескольких местах палаток для ночевки людей не имела особого смысла, так как эта транспортировка отвлекала бы большое число людей опять-таки за счет полевых работ.

Триангуляция пока что ограничивалась только рекогносцировкой местности и транспортировкой и установкой небольших знаков.

В общем все наши работы пока что основывались только на крепости ног участников экспедиции, и эти ноги не выдали, но... очень быстро начала сдавать обувь. И валенки и сапоги, постоянно соприкасаясь с морской солью на льду, приобрели какую-то невероятную гигроскопичность и, несмотря на все наши усилия, не поддавались сушке. Кроме сомнительного удовольствия постоянно находиться во влажной обуви на морозе, мы с грустью убеждались, что наши обувные запасы безусловно не дотянут до прибытия к нам подкрепления на будущий год. Как бы хорошо иметь сейчас на «Торосе» в избытке запас крепких галош, но их не было, и обувная проблема начала вырастать перед нами с самого начала работ. Правда, мы возлагали немалые надежды на хорошие снегопады, которые должны были изолировать от нас морскую соль на льду, но, пока что, обувь таяла буквально на глазах.

Дни быстро сокращались по длительности и еще быстрее пробегали один за другим. Счастье, что еще погода как будто бы вступила с нами в союз и мало мешала работе, но и здесь в конце концов нас поджидали большие затруднения.

Мой коротенький путевой дневник достаточно ясно обрисовывает обстановку наших работ и быта перед наступлением полярной ночи.

20 октября. Пасмурный ветреный день с легким снегопадом. Топографы вышли на работу, но через час вернулись из-за невозможности работать. Светлое время уходит, скоро придется прекратить все маршрутные работы, а их впереди еще столько, что для благополучного решения всех поставленных перед экспедицией задач нельзя терять буквально ни минуты.

Сергей Федорович решил «заразить» топографов духом соревнования и с двумя матросами повез промерный знак на материк для установки его на мысе Толстого. Одновременно ревизор, доктор и радист приступили к постройке знака на месте астропункта в бухте Ледяной. Ветер и поземок усилились, но топографы «не выдержали» и тоже ушли на работу.

21 октября. Погода улучшилась. В поле ушли топографы, две промерных группы и одна группа для установки знака. На судне боцман заканчивает уборку бегучего такелажа, который частью складывается в трюм, а частью развешивается на вешалах, установленных на льду. Вечером узнали, что зимовщики острова Русского празднуют годовщину своего пребывания на острове и завершения плана работ 1935/36 года. Юбиляры транслировали для нас по радио свой граммофонный концерт. Послали своим соседям поздравление и пожелание дальнейших успехов в работе.

22 октября. С утра, как обычно, начались промерные и топографические работы. Промерная группа пошла от мыса Двойного к острову под западным берегом острова Таймыра, названному нами Олений. На этот островок промерщики завезли промерный знак.

С острова Русского пришла телеграмма:

«От всего сердца благодарим дорогих соседей за внимание поздравление отзывчивость и теплое отношение к нам тчк Всегда рады поделиться с вами своим маленьким опытом тчк Заверяем в еще больших достижениях в нашей работе на станции на втором году тчк Желаем вам плодотворной работы, лучших показателей

здоровья бодрости тчк С сердечным приветом коллектив зимовщиков полярной станции острова Русского».

Молодцы ребята! Судя по вчерашнему концерту, их праздник вышел неплохим, и я очень доволен, что своим поздравлением «Торос» влил в их дружную семью еще больше бодрости.

23 октября. Погода как будто бы заключила с нами союз. Почти все время на небе не видно ни одного облачка. Стоит бодрящий мороз в 10—12° со свежим ветерком. Сегодня пять человек отправлены на промер по веерным галсам от мыса Северного на остров Боневы. Одновременно к этому же мысу повезли тяжелый промерный знак. На этот раз мы явно переборщили. На нартах оказался груз весом не менее 200 килограммов, и нарты выдержали путь только до траверза мыса Толстого. Оба полоза нарты в этом месте с треском лопнули, и весь груз пришлось нести на плечах. Установка знака заняла около трех часов, после чего люди вышли на промер по направлению к бухте Актиния. На протяжении первых пяти километров их пути я видел, что отдельные фигуры, обгоняя одна другую, быстро двигались к острову Таймыру. Дальше черные точки людей слились в одну группу и скрылись за горизонтом. Наша «запряжка» работает сегодня на возке пресного льда в баню и в промере участия не принимает.

К наступлению темноты, закончив разбивку промерной магистрали по проливу Свердруп, я вернулся на «Торос». Все полевые группы одна за другой собрались на корабле, за исключением ушедших с промером к бухте Актиния. С палубы начал доноситься свист ветра в вантах — погода портилась. Над архипелагом опустилась черная ночь. Прождав около часу, мы направили навстречу к задержавшейся группе отряд в шесть человек.

Наблюдавшееся почти каждую ночь северное сияние сегодня, как на зло, отсутствовало; темень была буквально кромешной. Фонари «Летучая мышь» отбрасывали от ног идущих резкие тени. Километрах в пяти от «Тороса» отряд встретил промерную группу, совершенно обессиленную от длинного перехода. Матрос и гидро-

граф еще кое-как могли брести, но сопровождавший их штурман, выбившись окончательно из сил, сидел на льду, опустив голову на грудь, как бы в дремоте. С большим трудом удалось поднять его на ноги и, как ослабленного больного, довести под руки до корабля. Весь инструмент люди, несмотря ни на что, принесли с собой. В общей сложности группа сегодня прошла пешком не менее 40 километров.

Укладываясь спать, я слышал, что ветер в вантах уже не свистел, а выл как стая голодных волков.

24 октября. Первый шторм за время нашей зимовки. Ветер силою в 7 баллов дует с юго-востока. Топографы пытались выйти на работу, но непогода быстро загнала их обратно на корабль. Сидим по каютам и проверяем и чистим инструменты. Матросы готовят запасные стальные лотлини.

25 октября. Шторм достиг силы 10 баллов. Ветер непрерывно ревет, заглушая человеческий голос. Тучи снежной пыли стремительно неслись в воздухе, забиваясь в самые крошечные щели и образуя длинные и твердые сугробы с подветренной стороны любого предмета, стоящего на пути их полета. Вахтенные матросы через каждые полчаса прочищали на палубе ход от кормовых жилых помещений до кубрика. Во льду иногда слышался громкий треск, но подвижек его не замечалось.

Наш красный уголок на время рабочих часов превращается в пошивочную, сапожную и столярную мастерские. Чиним все то, что должно будет пригодиться в будущих маршрутах.

26 октября. Снова замечательная ясная погода с морозом в 14°. Пронесшийся шторм повалил и сломал некоторые наши вежи. К концу дня все было исправлено. Сегодня закончили съемку острова Боневы. Результаты показали, что съемка острова Русского Полярной экспедицией 1900/01 года была выполнена вполне удовлетворительно. На льду образовалось большое количество снежных застругов, что значительно сократило скорость наших переходов.

27 октября. Одновременно работают две промерные группы в проливе Паландер. Вечером экспедиция

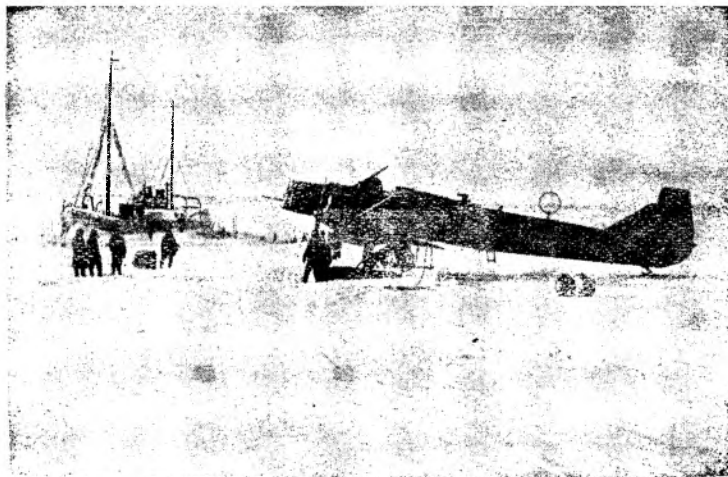
впервые мылась в нашей береговой бане. Жару нагнали столько, что даже самые заядлые «парильщики» еле сползали с полка.

28 октября. Боюсь, что промер придется прекратить, несмотря на то, что лед пока достигает толщины только 20 сантиметров и, следовательно, легко поддается пробиванию в нем лунок. Дело останавливается из-за невозможности координировать работу, так как солнце даже в полдень стоит так низко над горизонтом, что почти невозможно увидеть в секстан промерные знаки. Если бы не это досадное обстоятельство, работать можно было бы сколько угодно. Погода прямо замечательная.

29 октября. Сегодня решили на прощанье с осенним промером сделать не менее 4 галсов, т. е. пройти с работами километров сорок. Засечки секстаном превращаются в сплошную муку. Руки, несмотря на сравнительно слабый мороз в 15° , страшно мерзнут от постоянного соприкосновения с медными частями прибора, от работы без перчаток. Из-за плохой видимости глаза от напряжения и ветра заволакивает слезами. Зеркало и окуляр секстана все время запотевают, так как прибор долго приходится держать около лица и теплое дыхание наблюдателя, попадая на холодные поверхности стекол, сейчас же превращается в ледяные иглы.

30 октября. Вчера мы твердо решили прекратить промерные работы, а сегодня, узнав, что стоит мертвый штиль, снова добросовестно пошли вымеривать по твердым застругам ледяной покров. Мороз — 20° . Пробовали работать в перчатках, но и это не помогает. Пальцы рук буквально сводит от нестерпимой боли, как только они прикасаются к микрометренному винту. Кроме промера ведем только метеорологические и футшточные наблюдения. Ночью около футштока очередной наблюдатель поднял стрельбу, — говорит, что к нему подходил какой-то зверь; в темноте разобрать что-нибудь было трудно, и Сергей Александрович решил на всякий случай «отстреляться». Днем я проверил следы на снегу, но, кроме мелкого пунктира от песцовых лапок и следов одиночного оленя, ничего не обнаружил. Не думаю, что-

бы олень осмелился сам подойти к человеку. Повидимому наблюдателя ввел в заблуждение песец, увеличенный в своих размерах либо полярным оптическим искажением, либо... тем страхом, у которого иногда глаза бывают очень велики. Медвежьи следы последний раз я видел у мыса Северного 17 октября; песцов в нашем районе очень много. Эти изящные зверьки настолько



Прилетел В. М. Махоткин.

смелы, что подходят к самому борту «Тороса» несмотря на присутствие собак.

31 октября. Все маршрутные полевые работы пришлось прекратить до весны. Солнышко еще показывается над горизонтом, но его лучи настолько скупо дарят нас светом, что работать больше уже нельзя.

1 ноября. Закончены футшточные наблюдения. Довольны все, но особенно, конечно, гидрохимик и доктор, почти бессменно отдежурившие у рейки в течение двух недель и не покидавшие своего поста даже в десятибалльный шторм.

Итак, «Торос» серьезно начал укладываться в зим-

нюю спячку. Наши производственные достижения за время стоянки в бухте Ледяной были весьма скромны — 40 линейных километров топографической съемки, 100 километров промера, 6 выставленных знаков и 15-суточная серия футшточных наблюдений. Однако вся экспедиция была чрезвычайно довольна даже и этими результатами. Мы сделали генеральную проверку своим силам, организации и возможностям и убедились, что именно специальные гидрографические зимовки помогут освоить те отдаленные районы Арктики, где море очищается от льда на очень короткие периоды, да и то не всякий год.

Наличие собачьего транспорта, не говоря уже об арктическом автотранспорте, конечно, доведет эффективность зимних гидрографических работ до тех размеров, которые будут нам необходимы, чтобы окончательно освоить нашу трассу в ближайшие годы. «Торосу» предстояло еще проверить, как можно будет использовать полярную ночь и что дадут весенние работы до момента вскрытия ото льда моря. Пока что было рано заглядывать вперед, но результаты осенних работ бесспорно вселили в нас уверенность, что наш план безусловно будет выполнен и опыт «Тороса» получит дальнейшее развитие в течение ряда будущих лет.

Пока солнце окончательно не ушло за горизонт, мы, кроме всяких чисто хозяйственных работ, усиленно проводили рекогносцировку тех мест, где предстояло зимой и весной продолжить гидрографические работы. Удивительно хороши лыжные походы по свежевыпавшему снегу в безветреную погоду. С вершин гор открывается чуть подернутая дымкой панорама архипелага, засыпаемого медленно падающим снегом. Тишина не нарушается ничем, кроме вашего дыхания и биения сердца. Иногда начинает казаться, что даже снежинки в своем полете производят какие-то шуршания, но это, конечно, только самообман. Я не могу иначе назвать обстановку осеннего полярного штиля, как только «симфонией тишины». Наверно очень большой процент людей, отдавших свою жизнь Арктике, был захвачен именно этой «симфонией», не передаваемой никакими словами.

Двадцатиградусный мороз чуть пощипывает лицо, но неприятности от этого абсолютно никакой не испытывается. Где-нибудь в Ленинграде или во Владивостоке такой мороз нагоняет чуть ли не панику, а здесь он только подчеркивает величие и красоту застывшей природы. Точно так же, наверно, выглядела наша земля в далекий ледниковый период на заре человечества. Иногда медленно проходят по вершине какого-нибудь острова цепочкой олени. Грациозные животные, покачивая ветвистыми рогами, скрываются за громадными валунами, оставляя после себя дорожку четких следов от копыт.

Присутствие в нашем районе оленей могло послужить чрезвычайно хорошим подспорьем к нашему меню, но, увы, охота на них была сопряжена с такими трудностями, что особенно рассчитывать на них не приходилось. Только очень большой опыт давал возможность лакомиться свежей оленьиной, а этого опыта у нас, конечно, не было.

В процессе рекогносцировки местности мы расставили на льду вехи для ориентировки во время ночных походов и для определения мест зимних гидрологических наблюдений. Судя по рельефу местности, большую часть передвижений надо было осуществлять по льду, так как на берегах, несмотря на их преимущественно сглаженный рельеф, попадалось достаточно много камней, которые, конечно, затрудняют движение нарт.

Незаметно время протекло до кануна празднования годовщины Великой Октябрьской Социалистической революции. По единодушному решению всего экипажа и технического состава, главным распорядителем празднования был избран наш гидрохимик.

В ночь на 7 Ноября электрифицированная звезда, изготовленная в машинном отделении, ярким рубином горела на мостике «Тороса», разукрашенном сигнальными флагами и разноцветными лампочками. Вдоль спардека протянулись красочные плакаты из яркого кумача с лозунгами, написанными матросами и мотористами.

— Да здравствует вождь народов — Великий Сталин!

— Да здравствует XIX годовщина Октября!

— В честь великой годовщины обязуемся провести зимовку образцово.

День 7 Ноября выдался чуть пасмурный и морозный. Мы знали, что во всех городах нашей родины-матери в это время гремела музыка, раздавались звонкие бодрые песни. Кажется, что если внимательно прислушаться, то и сюда, под 76° северной широты, донесутся эти звуки великих побед и торжества, но нет, тишина нарушается только шелестом флагов на мачтах и скрипом снега под поступью двадцати человек. Впереди колонны плывет плакат с лозунгом наших гидрографов:

«Да здравствует Северный морской путь — жизненный нерв Советской Арктики!»

На берегу состоялся митинг. Ораторов было много, но речи их были яркими. Они говорили о великих победах, завоеванных трудящимися нашей страны под водительством партии большевиков и великого Сталина, о нашей скромной работе на северной окраине Советского Союза, о том, что работа небольшой группы зимовщиков также послужит на пользу общему делу укрепления страны, общему делу борьбы за торжество коммунизма. Каждая измеренная нами глубина, каждый снятый островок увеличивает в конечном счете наши силы, которые помогут в последнем, решительном бою народам великого Советского Союза одержать быструю и полную победу. Дружным «ура» зимовщики послали пламенный привет нашей великой родине и вождю трудящихся СССР и всего мира товарищу Сталину.

Четким военным шагом колонна вернулась на корабль.

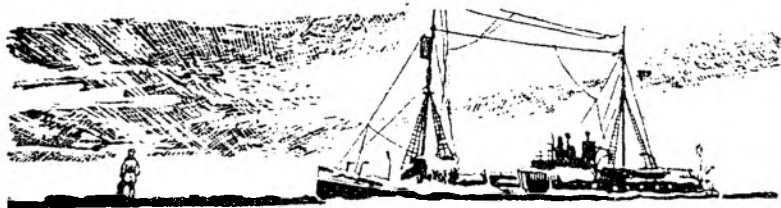
Красный уголок, разукрашенный флагами и плакатами, приятно порадовал демонстрантов обильным, художественно сервированным завтраком, над которым немало потрудились работники нашего камбуза. Исчезли традиционные полярные свитера, ватники и прочие теплые детали костюмов. Все участники праздника явились к столу одетыми в форму, как бы подчеркивая, что по первому зову родины на рукавах у каждого появятся звездочки и весь коллектив безраздельно отдаст себя

в полное ее распоряжение. Оживленный завтрак завершился «качанием» ударников корабля и экспедиции.

Когда мы вышли из-за стола, солнце уже далеко ушло за горизонт, но не подумайте, пожалуйста, что наш пир длился с утра до глубокой ночи. Солнышко навестило нас не больше чем на полчаса, и это время прошло, конечно, совсем незаметно. На льду, при свете прожектора, торосовцы показали, что взрослые люди могут веселиться и возиться так же заразительно, как и дети. Если бы кто-нибудь мог посмотреть на нашу «чехарду» или классически построенного «слона» в четыре яруса! А чего стоил «кавалерийский» бой между машинной и палубной командами!

Разошлись спать мы только под «астрономическое» утро.

На другой день наша зимовка была приятно поражена обилием поздравительных телеграмм с Большой земли. Архангельск, Ленинград и Москва, казалось, больше думали и вспоминали о нас, чем мы о них, хотя естественным было бы как раз обратное. Телеграммы редакции газеты «Светский Полярник», ЦК Союза работников Севморпути, Архангельского политотдела, Морского управления и целого ряда других объединений нашей системы были совершенно неожиданны. Во всех приветях с родины выражалась уверенность, что зимовщики дадут отличные показатели работы, — эта уверенность налагала на нас серьезную ответственность, но вместе с тем вливала в коллектив такую живую струю бодрости, что все предстоящие трудности начинали казаться совсем не такими страшными, как о них принято было думать.



Полярная ночь

*Организация зимних занятий. Работа на льду. Оттепель
среди зимы*

С тех пор как прекратились наши ежедневные выходы на полевые работы, радио сделалось и нашим лучшим другом и основным регулятором нашей жизни.

— Как вы проводите время?

Такой вопрос очень часто задавали нам с Большой земли. Вопрос, бесспорно, интересный для тех, кто не представляет себе, как это солнце вдруг перестает появляться над горизонтом и сплошная ночь царит над всем в течение нескольких месяцев. Ответить на этот вопрос о каждом дне в отдельности, конечно, можно просто, а вот дать общую картину жизни коллектива в течение всей полярной ночи представляется достаточно трудным. В наших экспедиционных условиях, прежде всего, надо было использовать темный период для хорошего отдыха после осенних тяжелых работ и накопления физических сил для весенне-летних маршрутов. В это же время мы готовились к этим маршрутам, учились и выполняли те гидрографические работы, которым не мешала сплошная темнота.

Главный регулятор жизни на юге — солнце — здесь отсутствует. Если оно и начинает появляться в феврале, то все равно в этот период все иллюминаторы и свето-

вые люки бывают настолько забиты снегом, что солнечные лучи не проникают в наше жилище. Таким образом, распределение дня и ночи, а следовательно и работы и отдыха, базируется только на расписании. Расписание, или распорядок дня, как официально мы называем, было составлено на «Торосе» применительно к московскому времени, сообщаемому по всему кораблю радиостанцией имени Коминтерна в Москве.

На разных зимовках по-разному относятся к этим расписаниям. Бывает так, что вся зимовка, независимо от числа ее участников, строго придерживается раз и навсегда установленного распорядка дня и ночи, от соблюдения которого освобождаются только больные. Случается и так, что расписание остается самим по себе, а зимовщики живут тоже сами по себе — как кому вздумается. Оба эти варианта не имели места на «Торосе».

На своих прошлых зимовках я заметил, что самым оживленным временем в коллективе были часы от окончания ужина, например, до полуночи или несколько даже позже. В этот период радио давало наиболее интересные передачи из театров, концертных зал и т. п. После ужина затевались какие-нибудь интересные игры, чтение, рассказы. В 10 часов вечера все это прерывалось сигналом вахтенного, лампы тушились и людям предлагалось расходиться по койкам... согласно «правилам внутреннего распорядка». Естественно, что «сон по заказу» приходил далеко не ко всем, и многие испытывали мучительное «удовольствие» лежать в темноте на койке в течение нескольких часов, когда сна, что называется, не было ни в одном глазу. Дальше, в 7 часов утра, когда голова так и льнула к подушке, а веки никак не хотели разомкнуться, «неумолимый» вахтенный ташил вас с постели к утреннему завтраку. Весь день затем шел по сигналам, включительно до часов обязательной прогулки на свежем воздухе.

Я далек от мысли совершенно дискредитировать такую систему; быть может, иногда она бывает и очень необходима, но на «Торосе» она не применялась. Наш «закон» требовал только одного, чтобы все люди, кроме несущих вахтенную службу и работающих в особые

часы, находились на необходимых судовых или экспедиционных работах в течение шести часов в сутки, которые занимали время начиная с 10 часов утра.

Пища подавалась к столу четыре раза в день — в 8, 13, 17 и 21 час, и каждый был волен приходить или нет для приема ее, камбуз и буфет бывали открыты только в эти часы. В общем, кроме своего рабочего времени, каждый располагал собой, как ему нравилось. Прочитавшие эти строки могут возмутиться «распушенностью», царившей на «Торосе», но, право же, мы чувствовали себя замечательно хорошо.

Не лишним будет остановиться на утверждении многих полярников, и даже весьма почтенных, о том, что излишний сон и отсутствие движения, особенно на свежем воздухе, влекут за собой цыngu и прочие арктические неприятности. Во имя этого утверждения и вводятся в расписание побудка в 7 часов утра и обязательные моционы по льду. Лично я пришел к выводу, что заболевания надо искать не в длительном сне и сидячем образе жизни, а в первую очередь в казарменном режиме зимовок, буквально угнетавшем людей. При наличии хорошего питания гораздо важнее поддержать у зимовщиков бодрость, веселье, заинтересованность в работе, дать им максимум свободы распоряжаться своим временем, нежели по команде укладывать всех спать и беспрестанно опекать каждый их шаг.

Зимние дни на «Торосе» протекали однообразно, но важно то, что в этом однообразии постоянно проскальзывали какие-нибудь новые нотки, в большинстве случаев веселые.

Сутки начинались радиотрелью радиста, передававшего на Диксон метеосводку за 7 часов. Через полчаса радио включало станцию Коминтерна и по всему кораблю из Москвы раздавалась команда для утренней физкультурной зарядки. Признаюсь, что большинство из нас в это время еще находилось в постелях и призыв инструктора «приступить к водным процедурам» оставался в полном смысле слова «гласом вопиющего в пустыне».

Около 8 часов буфетчик Саша сервировал стол для завтрака и начинал по очереди стучать в наши каюты,

приглашая нас «веселиться» горячим кофе. Этот термин «веселиться» привился на «Торосе» от нашего старшего помощника Владимира Николаевича Жилина.

Обладая поистине богатырским аппетитом, Владимир Николаевич, покончив однажды за обедом с тройной порцией мясного пирога, мечтательно проговорил:

— Люблю повеселиться, особенно поесть!

С тех пор на «Торосе» всякий прием пищи получил название «веселия».

Итак, Саша объявлял о начале «утреннего веселия», на что из кают раздавалось в большинстве случаев полусонное урчание и побрякивание. Однако несущееся из кают-компания тепло от жарко топившейся печи и аппетитный запах кофе обычно одерживали победу над желанием поваляться, и люди, поеживаясь от холода в каютах, один за другим подбегали к умывальнику.

В 10 часов утра начинались судовые работы. Недостатка в них никогда не было. Нужно было навозить из береговых торосов пресного льда для кипятильника, истопить баню, провести ремонт палаток, обуви, легких нарт, заготовить триангуляционные знаки. Машинная команда возилась около двигателей, откуда постоянно доносились постукивание ручников и скрежет слесарных пил. На льду около корабля ежедневно очищалась так называемая «пожарная майна», т. е. сквозная прорубь, чтобы можно было в любой момент иметь неограниченный запас воды на случай пожара. С кормы судна делалась сколка льда в виде полукруглого рва для того, чтобы предохранить руль и винт от повреждений при внезапных подвижках льда.

Работа прекращалась к 13 часам, после чего начинался обед. На отсутствие аппетита мало кто жаловался, так как многие ограничивали свой утренний завтрак просто одним стаканом горячего чая, кофе или какао. После обеда либо шло продолжение судовых работ, либо начинались занятия по специальным предметам или политехнике. Все 23 человека собирались в красном уголке и в кают-компании, в зависимости от участия того или иного лица в разных группах занимающихся. Обычный

судовой рабочий шум затихал на два-три часа. Учеба проводилась у нас регулярно через день.

К 17 часам наше «расписание» считалось выполненным, и все, исключая вахтенных матроса и метеонаблюдателя, располагали своим временем как хотели.

Любимейшими занятиями вне «расписания» были охота на песцов с капканами, чтение и различные игры. Первый и последний виды развлечений обычно сопровождались веселыми дебатами, нередко затягивавшимися даже за полночь. Ловить песцов никто из нас не умел. Хорошенькие зверьки никак не хотели попадаться в расставленные по берегам капканы, несмотря на различные хитрости охотников. Пришлось обратиться за консультацией по этому вопросу на соседние полярные станции. Зимовавший в устье реки Таймыр промышленник Журавлев, как мог, разъяснил нам по радиотелефону способы установки капканов, но все же наша охота, к немалому удовольствию песцов, по существу превратилась не в их уничтожение, а в регулярную подкормку. Охотничьи трофеи «Тороса» были ничтожными. Огромным плюсом этой охоты было то, что люди, без всякого к тому принуждения, совершали ежедневные длительные прогулки, что, конечно, вредным никак не назовешь.

Судовая библиотека «Тороса» была довольно разнообразна и почти полностью обеспечила нас на всю зиму. Часто на корабле проводилось чтение вслух. Надо заметить, что это занятие обычно пользуется огромной популярностью среди команд зимующих судов. Стоит только на борту выявиться хорошему чтецу, как он делается любимейшим членом коллектива. Надо только напомнить, что первые чтения должны быть обязательно увлекательными, близко подходящими по теме к коллективу. Дальше уже можно перейти и к коллективному чтению серьезных книг, насыщенных различными отвлеченными философско-теоретическими положениями, и слушатели, захваченные первыми прочитанными книгами, с большим удовольствием осваивают и такой материал. Я затрудняюсь объяснить причину любви зимовщиков к коллективному чтению. Очевидно, при чтении вслух вообще гораздо ярче воспринимается прочитанное, вследствие того,

что хороший чтец интонациями своего голоса дополняет то, что изложено в книге.

На «Торосе» особой популярностью пользовались книги исторического содержания. «Ледяной дом» Лажечникова был прочитан нами в два приема. «Степан Разин» Чапыгина переживался всеми так же остро, как шолоховский «Тихий Дон».

Игры носили у нас, если можно так выразиться, «эпидемический» характер. Однажды на столе появилось домино — традиционная игра моряков всего мира, носящая у нас название «козел». Стук домино раздавался в нерабочее время почти непрерывно на «Торосе» в течение двух-трех недель. Разговоры на «козлиные» темы не прекращались ни на работах, ни за обедом. Потом «козел» исчез из нашей программы так же неожиданно, как и появился. На смену ему появились... карты. Да, те самые карты, которые всегда были строжайше запрещены во флоте, в армии и т. д. из-за того, что игра в них всегда велась на деньги с большой долей азарта. На «Торосе» этот вид занятия тоже был не лишен «материальных» расчетов, вносивших в игру огромное оживление. Не следует, однако, пугаться «азарта», если он весел и никому не приносит вреда. Как ни хорошо жил наш коллектив, все же забыть о Большой земле он не мог. Постоянные воспоминания в разговорах о юге нашли свое отражение и в нашей игре. Так как каждому участнику экспедиции, по возвращении в Архангельск, предстояло поехать на юг, карточные игры вроде «своих козырей» и т. п. велись на право, например, при возвращении из Архангельска в Ленинград не ходить за кипятком на станциях, а пользоваться услугами проигравших; особый азарт вызвал приз — право в Архангельске не ходить на вокзал за покупкой билета и сдачей экспедиционного багажа. Каждый выигрыш оформлялся, под громкий хохот участников, выдачей счастливцу «чека», на котором в рисунках были изображены те «блага», которые он приобретал.

На смену картам пришел бильярд, который, пожалуй, дольше всех игр занимал зимовщиков, если не считать

шахмат, пользовавшихся большой популярностью в течение всей зимовки.

Периодическая смена впечатлений не оставляла у нас места для скуки, и можно смело утверждать, что изобретательность у коллектива не была исчерпана к тому времени, когда снова развернулись полевые работы.

Работа нашей радиостанции обеспечила нам постоянную связь с Большой землей, и все то, что так или иначе волновало юг, в тот же момент переживалось всей зимовкой. Зачастую эти переживания проходили даже гораздо острее, чем на Большой земле, так как некоторые новости иногда «сваливались» на нас совершенно неожиданно. Так, было, например, в памятный день 18 февраля. Почти весь состав экспедиции вышел в этот день на транспортировку тяжелых бревен для постройки навигационного знака на вершине острова Болеви. Стоял трескучий мороз. Двенадцатиметровые бревна по одной штуке доставлялись на нартах силами 15—20 человек. Проваливаясь по пояс в снег, люди шаг за шагом волокли свой груз. На морозе с ветром пришлось пробыть часов пять. Можете себе представить, какое оживление царило на корабле, когда продрогшие до костей люди собрались после работы за ужином в тепло натопленной кают-компании. Вдруг, среди шума и смеха, из только что включенного репродуктора полились какие-то тихие, грустные звуки, затем они сделались громче... наполнили все ритмом как будто бы похоронного марша. Через минуту взволнованный голос диктора сообщил:

— Умер Серго Орджоникидзе!

Шум оборвался. Люди недоуменно переглядывались друг с другом, звякнула опущенная в тарелку чья-то ложка, и ужин прекратился. Слишком резок был переход от быющей ключом жизни к известию о смерти того, чье имя давно стало для нас родным, привычным, я бы сказал, просто необходимым. Весть о смерти популярнейшего наркома дошла к нам в тот момент, когда нам хотелось петь, кричать, ребячиться по поводу окончания тяжелой работы. Естественно, что смерть старого большевика, крупнейшего государственного деятеля, была пережита чрезвычайно остро.

Особой популярностью всех торосовцев пользовались специальные выпуски «Арктических известий», передаваемые Москвой и радиостанцией Главсевморпути на острове Диксона. Эти известия затрагивали нас, нашу работу, и поэтому в часы передачи этих новостей у репродукторов собирались все без исключения зимовщики. Нужно только заметить, что редакция «Арктических» выпусков не всегда учитывала, что радио на зимовках является неременнейшим и постоянным участником жизни коллектива. Все очередные выпуски так называемых «Последних известий» обязательно передавались репродукторами по всему кораблю, вследствие чего особенно бывало обидно слушать в «Арктическом» выпуске какие-либо новости двухдневной давности, да еще не имевшие никакого отношения к Арктике.

Нельзя не сказать несколько слов и об организации учебы. Обычно зимовки имеют в своем составе высококвалифицированных специалистов по тем или иным техническим вопросам, но в то же время педагогический опыт у этих лиц, как правило, отсутствует. Это положение вынуждает особенно внимательно выбирать дисциплины для самообразования коллектива и останавливаться на тех, в которых имеются запросы слушателей. Стоит только внести в занятия элемент скуки, как они сейчас же теряют популярность, и сами занятия, едва начавшись, прекращаются. Так у нас получилось с занятиями по радиотехнике, но зато прохождение курса мореходной астрономии дало очень неплохие результаты. Еще сложнее на «Торосе» обстояло дело с политучебой, основным разделом которой мы считали изучение истории ВКП(б). Из опроса зимовщиков выяснилось, что более 90% из них уже неоднократно принималось за прохождение истории партии, но первая же проверка знаний показала, что слушатель либо вообще очень мало усвоил, либо выделил свои знания в какую-то совершенно обособленную область, не связанную с историей вообще. Это положение заставило нас расширить курс истории ВКП(б) целым рядом дополнительных бесед и лекций по истории народов СССР и Западной Европы. Прохождение курса шло медленно, но зато занятия приобрели оп-

ределенную целеустремленность, и усвояемость основных положений истории большевистской партии значительно повысилась.

Переданная по радио передовица «Правды», в которой давались указания И. В. Сталина по вопросу составления нового учебника истории ВКП(б), тесно связанного с общей историей народов СССР и других стран, подтвердила правильность взятого нами курса. Надо было видеть, с каким гордым удовлетворением наш комсорг Миша Морозов заявил в момент передачи передовицы: — О! Как раз в точку. Мы так и делаем!

Важным условием успеха в наших занятиях являлось привлечение к ним всего состава зимовщиков. Метод какого-либо принуждения был здесь мало приемлем, если не сказать, что просто никуда не годен. Надо было сделать так, чтобы люди сами напоминали лектору о времени наступления занятий, а не он выискивал своих слушателей по всему кораблю. Положительные результаты были достигнуты тем, что сухое изложение отдельных фактов и их анализ чередовались у нас с чтением таких книг, как «50 лет» Ф. Кона, «Ухабы» Новикова-Прибоя, «История гражданской войны в СССР» и т. п. Этот метод обеспечил нам постоянное наполнение аудитории слушателями, и в этом заключалась причина успешной нашей работы.

Наконец, говоря о наших культурно-просветительных мероприятиях, нельзя не отметить еще одно занятие, нашедшее у нас очень большое распространение. Это игра «устная викторина», которая возникла чисто стихийно. Подавляющее большинство состава экспедиции заканчивало свое образование в те годы, когда молодая Советская республика еще не могла поставить на должную высоту школьное дело. Промахов в образовании было очень много. Люди получали какую-нибудь специальность, но все то, что находилось за пределами этой специальности, оставалось для большинства неизвестным. Одно только чтение разрешало этот вопрос медленно, и вот на помощь появилась «викторина», разгоравшаяся обычно в часы ужина. Горячие споры при решении какого-нибудь замысловатого вопроса заглушали вой пурги;

не раз бывало, что наш стол покрывался кучей книг из судовой библиотеки и из личных запасов экспедиции; помню случай, когда соответствующая консультация была запрошена по радиотелефону с полярной станции острова Русского. Все это вместе взятое безусловно повышало наш общеобразовательный уровень и незаметно сокращало пресловутое «медленное» течение времени в полярную ночь.

Организацией полезного и веселого отдыха, однако, не ограничивается устройство хорошей зимовки. Хотя в полярную ночь обычно не ведутся какие-либо крупные полевые работы, но все же и все мелкие необходимо обставить так, чтобы по возможности превратить их в увлекательное для всех занятие. Такой вид работы, как подвозка пресного льда, занимая очень немного времени, конечно не требует какой-либо особой организации. Со всем иначе обстоит дело с метеорологическими наблюдениями. Сравнительно простая операция их выполнения всегда усложняется пургами, морозами, темнотой и необходимостью вахтенному наблюдателю прерывать свой сон среди ночи. Для того чтобы метеонаблюдения приобрели у зимовщиков заслуженную ими популярность, на «Торосе» было введено, если хотите, «соревнование» между погодками, наблюдавшимися 37 лет тому назад на яхте «Заря» и у нас в 1936/37 году. Наблюдения результатов «Зари» были перенесены на график, на который наносились также и наши данные. График был вывешен в кают-компани. Ежемесячно нами выводились средние величины метеорологических элементов, наблюдавшихся на «Торосе», которые и сравнивались с данными «Зари».

В первой половине зимы «Заря» явно одержала верх над «Торосом» в отношении своих морозов. В январе наша средняя температура наружного воздуха оказалась выше максимума температуры, наблюдавшейся здесь в тот же месяц в 1901 году, но зато в феврале и особенно в марте «полярное самолюбие» «Тороса» было вполне удовлетворено — нашими минимумами оказались —49°,5 и —48°,0, тогда как «Заря» еле дотянула до —47°,7. В течение всей зимы не проходило дня, чтобы

чей-нибудь палец не проехал по температурным кривым графика. На «Торосе» даже появились «специалисты» по улучшению или порче погоды. Незадачливому Сергею Александровичу, кажется, не пришлось провести ни одной вахты, чтобы не попасть в хороший снежный шторм, зато вступление на метеорологическую вахту ревизора Ивана Кузьмича приветствовалось зимовщиками, так как в его пятидневку всегда стояла прекрасная погода.

— Тебя бы, Кузьмич, в парусном флоте наверняка держали в рамке рядом с Николаем-чудотворцем! Больно ты хорошо колдовать с погодой умеешь! — не раз говорил ревизору старший механик.

Вот, собственно, как протекала наша обычная жизнь в период полярной ночи. На этом фоне и разворачивались события, создавшие ту полярную специфику, о которой часто приходится слышать с тех пор, как полярные области были включены в орбиту хозяйственной деятельности нашей страны.

20 ноября разразился особенно сильный снежный шторм. Тучи снега, падающего сверху и вздымаемого порывами ветра снизу, неслись какой-то сплошной массой. Температура воздуха держалась ненормально высоко — 12° . К моменту вечерних метеорологических наблюдений шторм достиг своего апогея. Очередной вахтенный метеонаблюдатель — топограф Черниченко — с трудом сошел по трапу на лед и, не успев ухватиться рукой за проволоку, протянутую к метеорологическим будкам, был подхвачен вихрем и свален с ног. Только то, что он находился у самого трапа, спасло его от возможной гибели, и он добрался до судна. В помощь Черниченко был назначен вахтенный матрос. Наблюдателя крепко обвязали прочным линем, и вахтенный, держась за поручни трапа, постепенно вытравливал линь, пока наблюдатель по проволоке добирался к приборам. Вот натяжение линя ослабло; повидимому Черниченко был уже у своей цели. Минут через пятнадцать конец снова потащило из рук матроса. В руках у него оставалось из имевшихся 100 метров не более 10, до метеорологической же станции от корабля было всего 40 метров. Со-

образив, что дело не ладно, матрос с силой потянул линь к себе обратно. В это время пурга неистовствовала с таким ревом, что никакой звук, а тем более человеческий голос не мог быть, конечно, слышан. Борьба матроса с вырывающимся из его рук концом длилась не менее получаса, и, наконец, у трапа появился какой-то темный силуэт, оказавшийся нашим наблюдателем. Черниченко был сплошь забит снегом и так измучен, что с трудом мог рассказать о своих злоключениях.

Держась за проволоку, он прошел к будке и с огромным трудом сделал необходимые отсчеты. Надеясь на обвязывающий его линь, Черниченко, идя к кораблю, отпустил путеводную проволоку. Снежные вихри, стремительно крутящиеся вокруг человека, сбили его с пути, и он побрел совершенно не туда, куда было надо. Так как ветер все время натягивал линь, то Черниченко считал, что идет правильно. Каково же было его удивление, когда линь вдруг потянул его как будто бы в другую сторону. Не зная причины этой метаморфозы, наблюдатель начал сопротивляться и целые полчаса рвался в сторону, пока совершенно измученным не был подтянут к борту.

Этот эпизод, к сожалению, все же окончился не совсем хорошо. Еще в начале месяца у Черниченко начал пропадать голос. Болезнь, как оказалось, явилась следствием какого-то воспаления голосовых связок, бывшего у нашего топографа еще год тому назад. После неудачного наблюдения 20 ноября Черниченко совершенно потерял голос, вследствие чего его пришлось освободить от всех наружных работ. Болезнь прогрессировала. Наш лекпом, исчерпав все свои знания и возможности, стал втупик. Больной не мог произнести ни слова. Узнав из разговоров, что лучшим специалистом по горловым болезням является профессор Военно-медицинской академии в Ленинграде Воячек, я отправил к нему подробную телеграмму с описанием состояния больного и просьбой дать совет. Ровно через 7 часов 50 минут радист доставил нам следующий ответ: «Советую полоскать горло настоем ромашки и ингаляцией однопроцентным раствором двууглекислой соды тчк Прикладывание горчич-

ников на кожу шеи зпт согревающий компрес тчк Воячек».

Арктические зимовки далеки от наших центров только географически, во всех же остальных отношениях мы оказываемся для нужных нам людей даже ближе, чем живущие с ними буквально по соседству. Сегодня к нам пришел на помощь опытейший профессор, завтра, если это понадобится, нам помогут весь наш стовосьмидесяти-трехмиллионный великий народ и его партия большевиков.

Через два дня после описанного случая в 4 часа утра зимовщики были подняты на ноги громким боем пожарной тревоги. Пожар — злейший и самый опасный враг в наших условиях. Корабль представлял собой сооружение из чрезвычайно сухого, моментально воспламеняющегося дерева, на нем постоянно находились большие запасы жидкого топлива, что еще более усугубляло общую опасность. Пожары в Арктике бывают редки, но, раз возникнув, они обычно уничтожают все горящее дотла.

Тревога как электрический ток разнеслась по кораблю, и в один миг вся команда собралась около машинного отделения. Огня нигде не было видно, но в воздухе явно ощущался сильный запах гари. Печи на судне еще не топились, за исключением топки под кипятильником для воды в судовой бане.

— Товарищ капитан, — доложил вахтенный, — где горит — не знаю, но вот и пахнет и глаза дымом ест. На палубе ветер — я решил дать тревогу.

— Правильно сделал. Пустить динамо!

— И в машине дым есть, только там не горит ничего.

В течение пяти минут люди обшарили буквально все уголки судна, но нигде не могли обнаружить признаков огня, а между тем дым уже заметно начинал ест глаза. Главное внимание было сосредоточено на кипятильнике, но в том помещении, где он стоял, дыма как раз и не ощущалось. Сам кипятильник имел фундамент из двух рядов кирпичей, расположенных, в свою очередь, на бетонной палубе бани. Гореть тут было нечему. Больше всего дыма было в машине, но там печь была потушена еще накануне и никаких признаков огня не обнаруживалось.

Застучал мотор. Все помещение осветилось ярким электрическим светом. Сизое, едва видимое облачко дыма тянулось из машинного отделения и распространялось по всем жилым помещениям. Проследив эту струйку, мы убедились, что горит палуба как раз под кипятильником и над танками с нефтью, стоящими в машине. Зазор между последними и горящим подволоком был настолько мал, что туда никак не мог пролезть человек. Механики быстро поняли всю опасность положения и полную негодность при данных обстоятельствах пеногонных огнетушителей. Пока наверху ломали кипятильник, снизу палубу в месте ее тления поливали водой из масляной машинной спринцовки с длинным и тонким наконечником. Вслед за кипятильником в умывальнике был снят покрывавший палубу слой бетона, и тогда только стали окончательно ясны и место и причина пожара. Как раз под самым кипятильником в палубе успело уже прогореть сквозное отверстие диаметром до 15 сантиметров. Если бы не своевременная тревога, поднятая вахтенным, кипятильник, набитый двумястами кило льда, провалился бы вместе с горящей топкой в машину на нефтяной бак.

— Смеху было бы много!—пробурчал боцман, осматривая место пожара. Возникновения его ожидать было трудно, но факт—упрямая вещь, и поэтому нам пришлось крепко призадуматься, и это же можно горячо порекомендовать и строителям деревянных судов. Новый кипятильник был установлен нами на том же месте, но дерево было изолировано, кроме слоя цемента, еще толстыми листами асбеста.

Вечером мы сидели за чаем в кают-компании, обсуждая утреннее происшествие. Ветер пел свою нудную песню в вантах, сильно пуржило. Вдруг в кают-компанию вошел своим обычным торопливым шагом буфетчик Саша и удивительно спокойным голосом проговорил:

— Николай Николаевич, а у нас опять пожар, на палубе горит!

Что, собственно, заставило Сашу именно так известить всех о новой беде,—не знаю. Он пробежал из кубрика на камбуз, увидел в темноте около рубки пламя

и каскады искр и, «не меняя курса», пришел в кают-компанию и доложил о происшествии.

Сейчас же по кораблю понеслись призывы новой пожарной тревоги. На этот раз мы имели дело с горящей сажей в выхлопной трубе, куда были выведены дымоходы из печей в красном уголке и из кают-компаний. Пламя столбом выбрасывало из трубы и сильным ветром наносило на фокмачту. Искры засыпали всю носовую часть корабля. Борьба с этим видом пожара могла быть только пассивной. Люди были расставлены на палубе, на носу, трюме, около штурманской рубки и горящей трубы. Снегом немедленно забрасывались искры, попадающие на палубу. Внутри судна моментально прекращена топка печей и закрыты выюшки, чтобы тяга в выхлопе прекратилась. Через полчаса сажа выгорела и все волнения улеглись.

Оба эти пожара, возникшие почти в самом начале зимовки, сослужили нам все же хорошую службу, так как наглядно показали, насколько огонь является иногда коварным другом зимовщиков. Больше мы не имели предлогов поднимать пожарные тревоги, если не считать случая уже почти летом, когда опрометчивость одного из наших товарищей едва не стоила нам всего корабля.

А как все же темна облачная полярная ночь! Мне не раз приходилось слышать о черноте южных ночей, но, право же, это наверное светлее и лучше того, что мы имели в архипелаге Норденшельда.

Несмотря на то, что кругом был белый снег, глаз буквально ничего не мог различить в двух-трех шагах. Эта темень позволяла только ходить по протянутым проволокам к метеостанции и береговой базе, да еще пробираться по палубе, где каждый сантиметр был давно нами изучен во всех деталях. Думать о каких-либо дальних маршрутах в такой обстановке не приходилось. Пока еще были видны огни судна, общая ориентировка не терялась, и лишь самый процесс ходьбы по застругам был очень труден, но стоило оказаться в сплошной темноте, как человек совершенно уподоблялся слепому.

Между тем, на зиму мы запланировали выполнить довольно большую часть из нашей общей программы — изу-

чение морских течений в южной части архипелага. Эта работа обычно выполняется на суточных гидрологических станциях, которые нам и предстояло сделать в проливах Таймырском, Паландера, Фрама и Свердруп. Зимний режим течений, конечно, должен был разниться от летнего, но так как в будущем мы едва ли смогли бы уделить на эту работу достаточно времени, необходимо было использовать зиму, чтобы получить хотя бы общее представление о распределении движения воды среди обследуемых нами островов.

Вежи, расставленные нами еще при свете осеннего солнца в местах предполагаемых гидрологических наблюдений, едва ли могли послужить нам достаточными ориентирами в той темноте, которую преподнесла полярная ночь. Всю ставку пришлось сделать на луну, которая совершенно преображала арктический пейзаж. В пользу производства наблюдений при лунном освещении говорило также и то обстоятельство, что в полнолуние, или так называемую сизигию, морские приливы, а следовательно и порождаемые ими течения, достигают своих наибольших величин.

Первый гидрологический поход был назначен в Таймырский пролив на 28 ноября. В эти сутки полная луна заливала своим чуть голубоватым светом застывший архипелаг. Стоял почти штиль. В полдень двое тяжело нагруженных нарт в упряжке 14 человек покинули судно. Среди глубокой тишины четким ритмом отдавались шаги и приятно поскрипывали полозья саней. Ходьба по освещенному лунной снегу в Арктике оказалась далеко не таким простым делом, как это представлялось на первый взгляд. Обилие белого цвета и многочисленных кристаллов льда и снега порождает такое переплетение отраженных световых лучей, что в первое время никак не удастся разобраться, где под ногами имеешь провал между сугробами, а где самый сугроб. Люди то и дело «закапывают репы», отпуская совсем не восторженные эпитеты по адресу изумительной красоты арктической лунной ночи.

Пока тяжело нагруженные нарты, ныряя по плотным сугробам, тянутся к Таймырскому проливу, я скорым

шагом ухажу вперед, чтобы найти вешку, поставленную осенью на месте станции. Скоро вдали затихают шаги и скрип полозьев. Кажется, что вокруг почти так же светло, как днем, но, обернувшись, я к своему удивлению не увидел своих спутников, хотя находился от них не больше чем в полукилометре. Вокруг расстилалась снежноледяная пустыня с какими-то черными силуэтами, непрерывно изменяющими свои очертания по мере моего движения вперед. Ясно, что это были тени от высоких сугробов снега... но вот прямо впереди меня одна из этих теней быстрее остальных метнулась чуть в сторону и пропала, издав едва уловимый всплеск воды. Конечно, это была крупная нерпа, вылезшая на лед подышать воздухом.

Признаться, до сих пор я не знал, что нерпы даже в полярную ночь иногда лежат на льду, а не только дышат через свои продушины.

Что могло быть безобиднее этой встречи? И все же необычность окружающей обстановки повеяла какой-то неопределенной жутью. А вдруг за этой самой нерпой охотился медведь, которого я просто не могу различить в лунном свете? Руки как-то машинально сняли с погонного ремня «винчестер». Проверяю затвор и убеждаюсь, что он, будучи смазан маслом, накрепко примерз к патроннику. Мое грозное оружие превратилось в самую обыкновенную палку. Еще один новый арктический урок, весьма полезный для тех, кто в одиночку прогуливается по полярным льдам в мороз.

Вешку найти, конечно, не удалось, но вершины берега были хорошо заметны, и мы без особого труда определили место станции. До «Тороса» было ровно 9 километров. Пока мы шагали к месту работ, всем казалось, что стоит прекрасная теплая погода, но стоило только приступить к установке двух сшитых вместе четырехместных палаток, как мороз моментально начал схватывать за руки и ноги.

Чтобы подготовиться на месте к наблюдениям, пришлось поработать немало. Прежде всего надо было сделать прорубь в квадратный метр во льду толщиной в 130 сантиметров. Эта работа заняла не менее полутора

часов, при сменной работе нескольких человек. Была установлена палатка, одна ее половина, расположенная над прорубью, явилась рабочим отделением, а вторая — за прорубью — местом для отдыха. В этой половине на льду был разостлан брезент, поверх которого положены спальные мешки. Сбоку стояла легкая нарта с радиостанцией «Малый полюс» для связи с кораблем. Антенна была укреплена на двух мачтах. Вся наша рабочая и спальная обитель обогревалась керосиновой печью и примусом. Как только палатка была установлена, девять человек направились обратно на «Торос», а пятеро, разделившись на две смены, приступили к наблюдениям.

Температуру в спальном отделении удалось в первый момент довести почти до 0° ; в рабочем отделении она была не выше -20° . Подволок и стены палатки от дыхания людей и пара от чайника покрылись толстым слоем инея, который при малейшем встряхивании сыпался вниз, попадал за воротник, чем доставлял массу неприятностей.

Течения мы измеряли с помощью испытанного «друга» гидрологов — вертушки типа Экмана-Мерца. Этот прибор имеет массу положительных качеств. Он остроумен и прост, достаточно портативен и, к сожалению, очень сложен для работы в Арктике зимой. Не прошло и полутора часов, как в наше «спальное» отделение была водворена вертушка для очередной регулировки. В воду пошел второй, запасной экземпляр прибора. Трудно себе представить более неприятную работу, чем разборка в палатке, при тусклом свете фонаря и температуре ниже нуля, какого-нибудь механизма с деталями величиной в несколько миллиметров. С неисправной вертушкой возиться приходится часами...

Настала смена наблюдателей. В «спальню» вкатились две фигуры в заиндевевших и обмотанных шарфами полушубках.

— Вот это работа! — прохрипел заколеченный гидролог. — Аж пот прошибает от того, как дрожать приходится!

— Ничего, миляга, сейчас мы чайку погоняем, а там в мешочек — соснуть минуток двести. Я думаю, что

в постельке-то куда будет слаще, чем в раю, — возразил его помощник, один из наших судовых механиков.

— Оно верно, конечно, но все же приятнее тебе было у себя в машине «Гаврилу крутить», чем тут на выюшке наигрывать.

— Всего попробуем. Ты не смотри, что я был механик; сегодня я уже полярник, а завтра, смотришь, гидрологом заделаюсь. То-то, брат! Мы, металлисты, знаешь, народ дошлый!

Обжигаясь о края горячих кружек, сменившаяся вахта с аппетитом прихлебывает чай с влитым в него красным вином. Я тем временем заканчиваю регулировку уже второй вышедшей из строя вертушки. Наступает время передачи сообщений по радио с «Тороса». Холодные наушники телефона обжигают голову и уши.

— Говорит «Торос»... говорит «Торос»... вызываю Алексеева!... Слушайте!... настраивайтесь... раз, два, три, четыре.

В телефоне отчетливо слышу знакомый голос радиста, передавшего мне одну служебную из Ленинграда и две частных телеграммы. Не думаю, чтобы кто-либо из посылавших мне эти приветы мог предположить, что телеграммы дойдут ко мне по радио непосредственно в палатку. К сожалению, я не мог сейчас же отправить ответ. Я не сумел еще полностью освоить имевшийся в моем распоряжении прибор и пока что справлялся только с приемом.

— Ну-с, так! Благодарим за хлеб и соль, а засим разрешите улечься спать. Николай Николаевич, неужели в мешок во всей одежде забираться надо? — спросил покончивший с чаем механик.

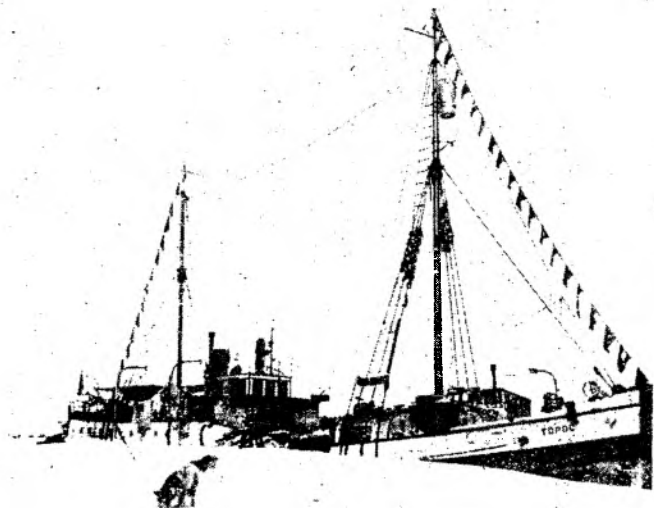
— Нет, это не годится. Разденьтесь, мокрую одежду повесьте над примусом, а сами ныряйте в мешок, в нем моментально согреетесь от собственного тепла.

Наши примус и керосинка горят не переставая, но брезент палатки является слишком плохой изоляцией от наружного холода, и поэтому мы мерзнем самым открытым образом.

Прошло еще несколько часов, в течение которых я

то дремал над керосинкой, то ремонтировал вертушки. Снаружи начал дуть ветерок, полы палатки часто захлопали, осыпая всех тучей инея. Спящая смена глухо покашливала и часто ворочалась. Один из спальных мешков раскрылся, и из него выглянула взлохмаченная голова механика.

— Фу, чорт, как холодно... дух захватывает!



Первое мая 1937 года.

Механик выкарабкался из мешка и скорчился над примусом. Вторая фигура тоже немедленно покинула мешок и начала напяливать на себя полушубок и валенки.

— Как это старые полярники ухитрялись хорошо себя чувствовать в этих постелях? --- выстукивая дробь зубами, проговорил гидролог. — Ведь тут еще примус и палатка. А если просто на льду окажешься — мигом околеешь.

Я, признаться, недоумевал. Помню, что на Чукотке

пришлось однажды именно без палатки в тундре в конце декабря провести ночь в спальном мешке, и ни о каком замерзании не могло быть тогда и речи, а здесь люди с огнем чуть живы остались. Загадка разрешилась позднее. Наши спальные мешки были очень красивы и совершенно непрактичны. Прежде всего на их пошивку пошел не олений мех, короткий, мягкий и густой, а собачий — длинный, хоть косы из него плести, и редкий. Состряпанный из небольших шкур мешок имел очень красивый чехол из прекрасного молескина, который придавал почти изящный вид этому сооружению, скрывая его негодную внутренность. Какой-то изобретатель из Арктикснаба снабдил мешок целым такелажом из тесемок для того, чтобы спящий мог плотнее зашнуроваться. Эти тесемки оставляли в мешке ряд дыр и только запутывали спящему шею. К сожалению, со всей этой «премудростью» пришлось знакомиться уже на тридцатиградусном морозе. Вторая смена отдыхающих полезла в мешки уже в полушубках, шапках и запасных меховых сапогах.

Очередное сообщение с «Тороса» по радио было не из веселых. Падал барометр, появились опасения, что может нагрянуть очередной шторм.

Через сутки с корабля к нам вышла смена, с трудом добравшаяся до палатки против ветра в 6 баллов при морозе около 30°.

Поведение наших вертушек на морозе было настолько плохо, что я решил пока отказаться от продолжения работы до внесения в приборы некоторых изменений. Было бы совершенно непростительным продолжать мучить людей на леденящем холоде и получить недоброкачественный материал. Палатку и ее оборудование было решено оставить на месте, так как станцию необходимо было повторить заново.

30 ноября все люди вновь собрались на корабле. Погода, как будто бы нарочно, сыграла с нами злую шутку. Едва мы выспались и отдохнули после тяжелого гидрологического похода, как температура наружного воздуха неудержимо полезла вверх, и 5 декабря вахтенный наблюдатель поставил на нашем температурном

графике невероятную для декабря цифру в -5° . Правда, эта теплынь сопровождалась хорошей пургой. Едва ветер начал стихать, как мороз опять вошел в свои права, и уже на другой день температура опять опустилась до -23° . В последующем эта закономерность наблюдалась в течение всей зимы за весьма редкими исключениями.

10 декабря мы были и удивлены и обрадованы прилетевшей к нам телеграммой из Гренландского моря: «Сердечный привет всем зимовщикам «Тороса» из Гренландского моря тчк Готовим материал для ледового прогноза 1937 года тчк Бот Нерпа широта $74^{\circ}20'$ меридиан Гринвича Моржов Шумский».

Вот это было замечательно! Гидрография начала круглогодичные свои работы не только на зимовках. Моржов и Шумский — наши гидрографы, работавшие в минувшую навигацию в Карском море на боте «Новая Земля». Их настоящее плавание преследовало задачу определить то количество тепла, которое вносит сейчас мощная струя Гольфштрема из экваториальных широт в Баренцево море и вообще в Полярный бассейн. Из сравнения этих данных с цифрами за прошлые годы специалисты Междуведомственного бюро ледовых прогнозов при Главном управлении Северного морского пути определяют перспективы распределения льда в предстоящую навигацию.

Мы ясно представили себе обстановку работы наших товарищей на «Нерпе». У них, также как и здесь, царил непроглядная ночь, но, вместо того чтобы сидеть в каютах абсолютно неподвижного корабля, вмерзшего в полутораметровый лед в бухте, их «Нерпа» день и ночь болталась на черных волнах сурового моря. Если они и имели дело с «теплым» течением, то это вовсе не значило, что им вообще было тепло. В гидрологии понятия «теплый» и «холодный» означают только, что одна вода имеет температуру выше другой безотносительно к абсолютным величинам этих температур. Таким образом, если мы имеем сейчас воду с температурой в $-1^{\circ},8$, а «Нерпу» раскачивают волны, имеющие 0° , то мы говорим, что они находятся в «теплой» воде. Ясно,

конечно, что такое «тепло», заливая во время шторма корабль, не могло вызвать у нас чувства зависти. В архипелаге было в этом отношении куда лучше и спокойнее. Зимовщики сейчас же сделали это сравнение и отправили на «Нерпу» самую задушевную телеграмму с пожеланием успеха в ее трудной и ответственной работе.

В середине декабря нас немилосердно начало засыпать снегом. В небе как будто бы прорвались миллионы каких-то кулей с холодными ледяными хлопьями, которые и посыпались на архипелаг. «Торос» как мог отгребался от напасти, но в конце концов природа победила и снеговой покров вырос вровень с нашими бортами. Погода была теплой. 18-го числа было только $-2^{\circ},8$. Это уже выходило из всяких рамок допустимости. На судне оттаяли все иллюминаторы и световые люки. Если бы не темнота, мы целыми бы днями проводили время на льду, но, к сожалению, и темень и каскады падающего снега весьма ограничивали круг наших наружных работ.

Так как на небосклоне скоро снова должна была появиться красавица-луна, игравшая роль «полярного» солнца, надо было попытаться найти оставленную нами в Таймырском проливе палатку. Вертушки в течение всего этого времени прошли через руки наших механиков, которые привели их в рабочее состояние. Мы упростили коробки счетчика оборотов. Это помогло отдельным частям вертушки выполнять свои функции, несмотря на проникновение в них ледяных кристаллов. Наш «патент», однако, не мог быть рекомендован «для всех времен и всех народов», так как введенное нами изменение в конструкцию иногда допускало проскакивание мимо приемника компасной коробки шариков, показывавших направление течений. Это все же серьезный минус нашей работы, но иного выхода не было.

19 декабря, условно утром (на часах было 9) я, в сопровождении гидролога, вышел на лыжах к оставленной в проливе палатке. Теплынь стояла удивительная, и для облегчения мы были в одних ватниках. Небо было сплошь подернуто низкими облаками, но где-то за ними

уже сияла молодая луна, и темнота приобрела вместо черных серые тона. Отсутствие теней превратило путешествие в какую-то сплошную скачку через невидимые препятствия. Пройдя километров пять-шесть, мы сбросили лыжи. Следы нашего выезда на первую гидрологическую станцию совершенно исчезли под толстым слоем свежего снега. Шли по карманной буссоли. Когда мы уже считали себя у цели и только собрались немного разойтись в стороны, чтобы «нащупать» занесенную снегом палатку, с неба посыпал густой снег. Видимость в один миг сократилась до нескольких шагов; наши следы по только что пройденному пути как будто бы растаяли. Было непростительной ошибкой пускаться в такой путь в полном смысле «налегке», но что сделано — то сделано, и сейчас наше спасение зависело только от крепости наших ног и выдержки. Малейшая растерянность привела бы к плутанию, а там... поминай как звали. О поисках палатки нечего было и думать.

Не знаю, какие мысли бродили в голове моего спутника, но на мое предложение срочно возвратиться, он совершенно спокойно ответил:

— Что же, пойдемте. Жаль, палатку не нашли, ну да ладно, до следующего раза.

Чиркнув несколько раз спичкой, мы определили по буссоли направление на «Торос» и скорым шагом пустились в обратный путь. Начался ветерок, дувший нам прямо в лоб. Хлопья снега закружились в воздухе и в виде поземка неслись над застругами. Обернув лица шарфами так, чтобы дыханию не мешал ветер, мы продолжали свой путь. Временами мне казалось, что мой спутник начинает уклоняться куда-то в сторону, но я не останавливал его, не будучи твердо уверенным, что сам иду строго по прямой линии.

Прошло часа полтора. Наши спины взмокли от обильного пота. Погода не менялась — шел крупный снег, ветер дул с силой не больше трех баллов.

— Давай передохнем минутку, проверим направление по компасу, — предложил я, чувствуя, что сердце прямо вырывается из грудной клетки от быстрой ходьбы по неровным застругам.

— Отдохнуть надо, — согласился мой товарищ.

Мы легли прямо на снег, так как иного способа дать передышку ногам не было. О дальнейших перспективах своего достаточного опрометчивого путешествия не говорили — не стоило будоражить то, что и без того представлялось более чем неприятным. С большим трудом, испортив десяток спичек, удалось рассмотреть картушку буссоли. То направление, к которому как будто бы «уклонялся» мой товарищ, оказалось верным, значит мой инстинкт подводил. Через несколько минут холод начал заползать под нашу одежду. Снег, таявший на наших спинах и плечах во время ходьбы, постепенно смерзался в хрустящую корку.

— Ну, пошли дальше. До острова доберемся, а там уж вы выводите — небось изучили его и вдоль и поперек, расставляя песцовые капканы.

— Найдем дорогу! — решительно заявил гидролог, — если не усилится ветер и мороз — и горя мало, а вот...

Снова мы, спотыкаясь на каждом шагу, брели туда, где должен находиться «Торос». Через час опять ложимся на снег сверить свой путь с показаниями компаса. Спички моментально гаснут на ветру, не успевая осветить крошечный кружок картушки буссоли. Из собственных тел и полы расстегнутого ватника мы соорудили, наконец, примитивную защиту от ветра, но... кончился запас спичек. Пустой коробок, подхваченный ветром, улетел в ту сторону, откуда мы пришли.

— Дас ист капут! как говорят немцы, но и чорт с ним. Пошли, Николай Николаевич, ветер не должен был меняться, и мы все время идем на него, значит путь верен.

Твердость моего спутника была совершенно непоколебимой.

Еще через час утомительного пути впереди появилось какое-то неясно сияние и, наконец, открылся яркий прожектор «Тороса», направивший свой луч прямо на Таймырский пролив. Все опасения и сомнения остались позади.

По секрету скажу, что, когда я остался в своей каюте один, ко мне зашел Сергей Федорович и устроил

мне хорошую головомойку за опрометчивую прогулку. Правильно сделал, конечно.

21 декабря опять телеграмма от «Нерпы»: «Закончили работы разрезом по 78 параллели тчк Возвращаемся Мурманск».

Молодцы ребята! Забрались больше чем на градус севернее широты нашей зимовки.

Через два дня начался новый гидрологический выход одновременно двумя отрядами. Один оставался у входа в бухту Ледяную для измерения вертикального распределения температуры воды и ее солености в проливе Паландера; другой добрался до оставленной нами палатки в Таймырском проливе.

Пронесшиеся пурги частично обвалили наш палаточный дом, но парусина все же выдержала, и восстановление палатки не заняло много времени. Свое снаряжение мы улучшили тем, что для каждого спального мешка сшили отдельный брезентовый чехол. Наблюдатели захватили с собой запас теплой одежды специально для сна в мешках, и, таким образом, холод перестал забираться к спящим. Переконструированные вертушки с грехом пополам фиксировали течения, идущие подо льдом проливов.

Первые сутки наблюдений прошли нормально. Переезд на новую станцию на рейд «Зари» сопровождался таким морозом, что мы еле-еле смогли вырубить новую прорубь и разбить над нею палатку. В рабочее отделение палатки был поставлен специальный примус, чтобы хоть немного помочь наблюдателям в спасении от нестерпимого холода.

Работы закончили 30 декабря. Подул свирепый восточный ветер при температуре в -28° . Вертушка по ее извлечении из воды моментально покрывалась коркой льда, несмотря на обогревание ее примусом и поливкой горячей водой из чайника. Дело, в конечном счете, сводилось уже не к правильным наблюдениям, а к порче прибора, так как частый переход температуры кипятка к свирепому морозу не мог, конечно, не отозваться на состоянии его мелких деталей. Возвращение партии со всем грузом на корабль произошло уже при морозе

в—31° с ветром. Особенных бед ни с кем не произошло, но лица были обморожены у большинства участников похода.

Результаты наблюдений показали, что через южные проливы архипелага Норденшельда вместе с приливотливными колебаниями уровня моря проходят течения, периодически меняющие свое направление с запада на восток и обратно. Ветры существенного влияния на режим течений не оказывали, что, впрочем, и следовало ожидать, принимая во внимание, что весь архипелаг был покрыт сплошным льдом.

В отношении организации наших маршрутов пришлось убедиться, что еще очень многое требует переделок и не только у нас в экспедиции, но и на юге — в снабжающих нас организациях. Прежде всего вопрос уперся в одежду, которой у нас было огромное количество. Подавляющее большинство вещей не нашло себе применения из-за полной их негодности. По существу говоря, из всего ассортимента специфически полярной одежды мы использовали только меховые чулки, штаны и рубахи. Малицы и вся меховая обувь, если и годились, то только для спокойной езды на нартах, пешком же в них нельзя было пройти ни одного километра. Все это обладало таким весом и покроем, что человек чувствовал себя в них связанным. Тепла от этого снаряжения дожидаться было трудно, так как на его пошивку пошел тот же длинношерстый собачий мех. Нашим заготовительным и снабжающим организациям надо категорически отказаться от пошивки такой одежды и сделать весь упор на оленьи шкуры, которые легки, теплы и гораздо прочнее собачьих. Иной вопрос о стоимости этой одежды, но, учитывая, что целесообразность расходов диктуется в данном случае необходимостью, говорить о ней не приходится. Образцом покроя одежды и выделки шкур должны послужить изделия чукчей, населяющих наш северо-восток. Их одежда идеальна в отношении как удобств, так и тепла, что уже много раз было доказано всеми, кто имел удовольствие с ней познакомиться.

Второй существенный момент организации маршру-

тов — продовольствие. Какой же это несносно тяжелый и громоздкий груз!

Основным нашим питанием служили мясные консервы, хлеб, копчености, масло и сыр. Все это очень вкусно и питательно, но вес — вес придавливал всю нашу энергию. Шутка сказать, что гидрологический стряп, выходя на работу на 5 дней, вынужден был тащить 75 кило продовольствия. А если бы надо было уходить за 50—60 километров и на месяц или больше! В общем тут тоже необходима коренная реорганизация. Пока что поварам «Тороса» было поручено заняться изобретением, чтобы приготовить нам хороший пеммикан, а на юге надо хорошо продумать вопрос об изготовлении для гидрографов высококачественных пищевых концентратов. Ведь снабжаются же ими наши летчики.

Еще одна маленькая деталь. Ящичная упаковка нашего продовольствия имела совершенно одинаковую тару, независимо от сорта продуктов. Таким образом, по внешнему виду нельзя было различить: находятся ли в данном ящике мясные консервы, молоко, мыло или рыба. Эта мелочь доставила нам большие неприятности.

В отношении транспорта мы получили богатый опыт. Наши сани, сделанные из легких лыж, оказались выше всяких похвал. Собственный их вес не превышал 5 кило, они были очень легки на ходу и устойчивы. Конечно, для собачьей упряжки они не годились, но за этим мы и не гнались.

Новый год встретил нас штилем при температуре —26°. Это было уже совсем хорошо, и экспедиция энергично взялась за заготовку триангуляционных знаков. Свой выбор мы остановили на легкой трехногой пирамиде с обшивкой ее верхней трети. Наш людской «пешеходствующий» транспорт поставил определенное условие, что все знаки не должны превышать по весу 25—30 килограммов. Работа быстро подвигалась вперед, но с 8 января опять начались снежные штормы, загнавшие зимовщиков на корабль. Ветер достигал силы урагана, но температура хотела, кажется, окончательно дискредитировать нашу зимовку. 8-го числа мы имели —4°, и около этого уровня температура держалась несколько раз

в течение всего месяца. Наша попытка выморозить руль и винт потерпела фиаско. Несмотря на то, что толщина льда достигла уже 150 сантиметров, вода постоянно просачивалась между деревянной обшивкой судна и льдом и заливала нашу майну. В конце концов мы просто сделали сквозную кольцевую прорубь вокруг кормы судна и ежедневно очищали ее от образующегося за ночь льда.

Хотя зима и была в полном смысле слова «сиротской», наши запасы каменного угля таяли довольно быстро. Основным потребителем его являлась береговая баня, служившая одновременно и прачечной. Каждую пятидневку приходилось доводить до степени кипения не менее тонны льда, что, конечно, требовало весьма изрядного количества топлива. Из опасения, что мы можем оказаться без топлива летом, пришлось печи в кают-компании, машине и красном уголке перевести на отопление нефтью. Так как это мероприятие являлось временным, мы не устраивали никаких форсунок и нефтепроводов, а просто в топке сделали специальные противни с высокими бортами, засыпали туда шлак вперемешку с вышедшей из употребления грязной обтиркой и поливали такой «пирог» нефтью. В течение получаса печь гудела от обилия пламени, после чего в нее вновь подливалась нефть. Расход последней оказался в общем совсем незначительным. Печи нагревались несколько хуже, чем от топки углем, но при существовавшей «жаре» снаружи тепла было вполне достаточно.

В конце января, несмотря на постоянную облачность, темнота начала заметно сереть. Где-то, еще далеко за горизонтом солнце совершало свой невидимый путь, приближаясь к нам на север с каждым днем.

23 числа мы вышли на первую разведку, выяснить возможность развозки знаков через пролив Фрама к полуострову Де-Колонга. С вершины острова Боневы нижняя часть небосклона казалась уже и не серой, а даже белой, но общие условия видимости заставляли желать много лучшего. Весь архипелаг как будто бы кто-то подменил, настолько изменились его очертания после трех месяцев почти непрерывных пург. Весь рельеф

сгладился, привычные для нас ориентиры в виде огромных черных валунов утонули в глубоком, плотном снежном покрове. Как ни надоело нам отсиживаться на корабле, но разворачивать весенние работы было еще рано.

Ненормально высокая температура устроила нам, наконец, совершенно неожиданный и злой сюрприз. 26 января вокруг «Тороса» на льду выступила вода слоем до полуметра, залившая все то, что находилось не на борту. Поплыли мороженые овощи, которыми мы подкармливали свиней, хозяйственное мыло, тара, лес и пр. Трудно было согласиться, что это не мираж, но нам в январе месяце в архипелаге Норденшельда пришлось баграми вытаскивать из воды плавающие в ней ящики. Конечно, этому факту в значительной степени помогли те сотни тонн снега, которые скопились вокруг корабля и заставили погрузиться в воду лед, но при хороших морозах «наводнения» в таких случаях все же не бывает.



Возвращение солнца

Морозы. Прилет самолета. Развертывание работ



Февраль пришел к нам со свирепым и очень длительным штормом. С 2-го по 12-е число ветер неистовствовал с силой от 8 до 10 баллов при средней температуре воздуха в -25° . На корабле шла обычная жизнь с мелкими работами и учебой. Каждый выход на лед был сопряжен с огромными трудностями. Если вахтенные метеорологи могли добираться к своим приборам по протянутой проволоке, то людям, назначаемым на возку пресного льда, приходилось прокладывать себе дорогу ощупью. Наш суточный расход льда был сравнительно невелик, но все же в первый февральский шторм пришлось дважды совершить этот поход. Несмотря на все принятые меры предосторожности, лица «возников» каждый раз оказывались обмороженными.

13 февраля ветер утих. После непрерывной полярной ночи показалось, что стало уже совершенно светло, хотя солнце еще и не поднималось над горизонтом. Пока команда очищала корабль от снежных гор и запасала пресный лед на случай повторения длительной пурги, я в сопровождении трех человек направился на вершину острова Боневи подготовить взрывами аммонала ямы для установки нашего самого большого триангуляционного знака.

Мороз держался ниже —32°. Снеговой покров в тундре был невелик, вследствие чего грунт промерз настолько сильно, что лом и кирка были совершенно бессильны справиться с ним. С трудом удалось сделать скважины для зарядов по 300 граммов аммонала. Громкие удары взрывов раздались в морозном воздухе, как бы приветствуя возвращение к нам дневного светила. Именно сегодня небо из красного приобрело цвет расплавленного золота, и вдруг из-за гор поднялся ослепительный шар. Мы как очарованные смотрели на эту картину. Что может быть прекраснее света, солнца, дня, жизни? Хотелось думать, что живительные лучи солнца сейчас же принесут с собой тепло; люди поворачивали к нему свои лица, но, увы, вместо тепла с юга тянул легкий бриз, от которого наши носы и щеки моментально белели. Очень долго еще надо будет ждать, прежде чем солнышко вместе со светом даст также и тепло, по которому мы соскучились ничуть не меньше, чем по свету.

Подготовка ям продолжалась на острове также и в следующие дни. Температура опять сделала какой-то странный скачок, поднявшись до —10°. Мы уже предполагали, что такая погода позволит начать развозку знаков в более отдаленные места, как вдруг мороз снова повел свое стремительное наступление и понизил температуру до —41°. Наши «голландки» справлялись с этой напастью, но топить приходилось их до трех раз в сутки.

Крепок был сон на корабле под тремя теплыми одеялами, когда под утро мороз начинал пробираться уже в жилые помещения. Наиболее холодные каюты, моя и капитана, до момента утренней топки печей имели температуру около 0°, которая потом поднималась до 10 и 12°. В остальных помещениях было гораздо теплее. Во всех тех местах кают, куда свободный доступ воздуха был чем-нибудь закрыт, холод царил безраздельно, наращивая толстые слои льда. Так было, например, у меня в платяном шкафу, примыкавшем к наружному борту, и под диваном. Там всегда скапливался лед, и если бы его регулярно не выкалывать, то ледяные

горы заняли бы довольно большую площадь. Не думайте, однако, что наличие в каютах льда свидетельствовало о какой-нибудь ужасающей сырости в наших помещениях. Этого, вообще говоря, не наблюдалось, но та влага, которая естественно получалась от испарений кипяильника, камбуза, дыхания людей и т. п., не находила для себя достаточного выхода наружу и, соприкасаясь с холодными поверхностями, оседала на них в виде льда. У подволока, конечно, нигде льда не было.

Рано утром 20 февраля весь «Торос» спал богатырским сном. В 5 часов я вдруг был разбужен страшным грохотом. Судно качалось. Трудно себе представить, что, собственно, произошло, но только в следующий момент захлопали двери кают и их обитатели бросились к выходу на палубу.

— Назад! Одеться всем теплее! — еле смог я удержать наиболее ретивых, устремившихся наружу буквально в одном белье.

Было еще совершенно темно. В воздухе ни малейшего движения; трескучий мороз. «Торос» как будто бы вырос. До сих пор снег на льду почти сравнялся с его бортами, а сейчас корабль явно возвышался над общим снеговым покровом не менее чем на один метр. Вдоль всех бортов виднелась глубокая щель, из которой «парила» вода. Признаюсь, в первый момент никто ничего не смог понять. Течи на корабле абсолютно не было. Нигде и никогда я не встречал ни в литературе, ни в практике ничего подобного. А дело в общем было простое.

Корабль в течение зимы постепенно освобождался от груза: съедалось продовольствие, сжигалось топливо. Вес корабля уменьшался, и увеличивалась пловучесть. Так как лед плотно примерз к бортам судна, последнее, несмотря на уменьшение своего веса, не могло изменить осадки. С другой стороны, огромное количество снега, скопившегося на льду вокруг корабля, заставило лед погружаться в воду все глубже и глубже, и лед тащил за собой в глубину также и корабль. В какой-то момент сила пловучести судна поборола силу сцепления его с уходящим в воду льдом, и наш «Торос» буквально вы-

прыгнул на поверхность. Высота этого прыжка равнялась ста лишним сантиметрам, и понятно, что толчок был ощутителен. Детальный осмотр корпуса показал, что с ним ничего не произошло. Если бы только мы раньше не сделали майны вокруг кормы, наши винты и руль оказались бы на дне бухты Ледяной. Все происшествие в целом было весьма поучительным.

Через два дня радио принесло приятную весть. Из Москвы вылетел к нам самолет с двумя топографами-геодезистами и капитаном Виктором Александровичем Радзиевским. Разговоры о посланцах с юга не прекращались весь день. Ближайшей нашей задачей была подготовка посадочной площадки для механической птицы.

Лед в архипелаге Норденшельда был по всей площади совершенно гладкий, но зимние пурги нанесли и на него слой снега, который образовал ряд заструг, переплетающихся между собой в самых разнообразных направлениях. Полярные заструги значительно разнятся от наших южных сугробов. Заструг прежде всего настолько тверд, что в него с большим трудом входит железная лопата. Ребра заструга принимают самые разнообразные очертания и, как правило, бывают очень остры. Схематично общий вид заструг может быть охарактеризован как моментально замерзшее море во время сильного волнения. Высота таких «волн» в архипелаге, не считая их «гребней», в среднем равнялась 50—100 сантиметрам. Естественно, что на такую поверхность самолет не мог совершить посадку.

В первую очередь необходимо было сравнить все заструги на площади в 800 на 800 метров. На эту работу вышел весь экспедиционный состав, и, несмотря на все наше желание не ударить в грязь лицом перед летчиками, наш «аэродром» очень далек был от идеально ровной площадки. Спрессованный крепкими ветрами снег совершенно не поддавался разрыхлению, и в конечном счете площадка представляла собой как бы вспаханное под пар поле, причем каждый снежный ком за ночь успевал примерзнуть к своему соседу и нижележащему слою снега. Очередные ветры ставили крест над всем тем, что мы успевали сделать накануне.

Кроме выравнивания площадки, надо было придумать что-то такое, чтобы пилот мог рассмотреть ее с воздуха. Вокруг было все бело; всякие складки и неровности, конечно, должны были скрадываться, если смотреть на них с самолета, летящего со скоростью, превышающей сотни километров в час. В то же самое время поверхность архипелага была усеяна черными точками от разбросанных по островам валунов, и, следовательно, разметка аэродрома должна была отличаться от этого пейзажа. Если к этому добавить, что пилот мог иметь у себя карту, весьма отдаленно напоминающую действительность, то будет понятным, что найти «Торос» и его посадочную площадку для летчика было делом весьма нелегким. Надо было приложить максимум усилий к тому, чтобы облегчить нашим гостям поиски места посадки.

Единственным материалом, пригодным для разметки площадки, у нас были бочки от жидкого горючего, глины, цемента и т. п. Все это было доставлено на аэродром и сложено по его углам и середине сторон, ограничивающих площадку. В каждом углу было приготовлено по одному «обрезу» с нефтью, которую надо было зажечь для получения дымовых сигналов. Кроме того, в противоположном от судна углу площадки на специальной мачте поднималась авиационная «колбаса», т. е. громадный матерчатый конус, показывающий направление ветра. О всех этих мероприятиях мы известили Управление полярной авиации в Москве.

Конец месяца принес нам еще одну хорошую весть. Арктический институт оставил на зимовку на полярной станции в устье реки Таймыр промышленника Журавлева, которому было поручено заготовить для предстоящей экспедиции на Таймырское озеро корм для собак. Сейчас руководство института дало распоряжение Журавлеву выехать со своими собаками к нам на «Торос», чтобы помочь нам на весенних гидрографических работах. У Журавлева, правда, оказалось всего только семь собак, но с двумя нашими составлялась уже более или менее приличная нарта, и это могло оказать в предстоящих работах неоценимую помощь. В общем наша

зимовка начала просыпаться, и к ней шла помощь для работы со всех сторон.

3 марта пришло сообщение, что наши топографы прибыли в Красноярск, откуда и должен был начаться перелет. Посадочная площадка после каждого сильного ветра покрывалась новыми застругами, и приведение ее в должный порядок отнимало массу и сил и времени.

10-го числа с «Тороса» в пролив Фрама и на остров Нансена вышла первая «глубокая» разведка на лыжах. При сорокаградусном морозе люди в течение шести часов обследовали местность предстоящего промера со льда и постройки новых триангуляционных знаков. Итти было несравненно легче, чем во время зимних гидрологических походов, но крепкий мороз совершенно не позволял останавливаться на отдых. Нельзя было также пользоваться какими-либо тонкими приборами. Даже такое невинное занятие, как обозрение местности в бинокль, требовало больших усилий: руки от соприкосновения с биноклем моментально начинали нестерпимо ныть, а стекла бинокля покрывались мутным налетом от дыхания. Между тем время шло, и полевые работы надо было начинать во что бы то ни стало.

Вечером в красном уголке «Тороса» собралось производственное совещание всего коллектива. Вот его итоги:

ПРОТОКОЛ

производственного соззачания экспедиции и экипажа г/с „Торос“
от 10 марта 1937 г.

Председатель: второй механик *А. В. Попов*
Секретарь — капитан *С. Ф. Рюмин*

Присутствуют 22 человека.

Повестка дня:

Организация весенних гидрографических и судовых работ.

С л у ш а л и:

доклад начальника экспедиции т. Алексева о зимовке и предстоящих гидрографических работах.

С появлением солнца над горизонтом необходимо начать выполнение нашего плана гидрографических работ. Зимовка на корабле

прошла вполне благополучно, почти все люди здоровы, и сам корабль находится в полной исправности. Заболевания топографа Черниченко, к сожалению, не позволяет ему принять участие в походах на экспедиционные работы, но он заменит нам работников на корабле. Несмотря на очень сильные морозы, все же необходимо уже сейчас начать наружные работы и не пропускать ни одного дня с хорошей погодой, иначе наше плановое задание может оказаться невыполненным. Вследствие того что сейчас снег покрыл весь район работ, топографическую съемку придется отложить до наступления теплого времени, а пока что нашими задачами, до прибытия к нам самолета, являются:

1. Восстановление поваленных и сломанных зимними бурями промерных знаков.

2. Установка новых вех и знаков.

3. Установка триангуляционных знаков на участке от полуострова Де-Колонга до мыса Гелленорм.

4. Разбивка промерной магистрали на рейде „Зари“.

5. Начало зимнего промера, с тем, чтобы эти работы были закончены до начала бурного таяния снега, когда весь лед окажется покрытым водой.

6. Производство метеорологических и водомерных наблюдений.

7. Начало весеннего ремонта машины.

Товарищ Алексеев зачитывает план распределения состава зимовки на перечисленных работах. После обмена мнениями и обсуждения плана работ совещание единогласно постановило:

1. Весь заданный „Торосу“ Гидрографическим управлением Главсевморпути план работ выполнить полностью и обеспечить для судов проход через южную часть архипелага.

2. Весь личный состав зимовки разбить на бригады в следующем составе:

- а) ремонтная по восстановлению разрушенных знаков 4 чел.

- б) магистральная (для обоснования промера) 2 чел.

- в) триангуляционная 4 чел.

- г) судовая (несение вахты и заготовка знаков) 4 чел.

- д) машинная (ремонт машины и обеспечение всех железных поделок для полевых работ) 3 чел.

- е) хозяйственная (обслуживание камбуза, уборка корабля и пр.) 3 чел.

- ж) резерв 3 чел.

3. Бригадирами утвердить: старпома Жилина, гидролога Рахманова, боцмана Нечаева, матроса Запорожцева, повара Коломейцева, стармеха Клементьева.

4. Между бригадами объявить соцсоревнование.

5. Подведение итогов соцсоревнования поручить комиссии в составе начальника экспедиции, профорга и комсорга.

Председатель *Попов*. Секретарь *Рюмин*

Архипелаг Норденшельда, рейд бухты Ледяной.

На другой день Саше уже не пришлось подолгу стучаться утром в наши каюты. Бригады сами побеспокоились о том, чтобы их люди уже не в 10, а в 8 часов были готовы к работе. Камбуз, не отставая от общего соревнования, к утру готовил вкусные пышки и прекрасные завтраки на дорогу тем группам, которые с утра уходили на весь день на работы в поле. Механики выволокли на лед переносное горно, и наша бухта огласилась веселым перестукиванием ручников об накопальню.

Вечером за ужином шло неофициальное продолжение вчерашнего производственного совещания. Нам определенно не хватало людей, и надо было как-то или механизировать, или хотя бы по возможности упростить некоторые из наших работ.

— Михаил Григорьевич, — обратился бригадир «магистральной» партии к старшему механику, — моя бригада собирается вам поднести новый вызов.

— Что, вечером на бильярде обыграть? — попробовал отшутиться механик, державший первенство на «Торосе» по бильярду.

— Моя бригада обязуется в пять дней закончить разбивку магистрали, а вы за это время придумайте и сделайте хорошие ледовые буры, чтобы промер делать не через лунки, выбитые пешнями, а через высверленные дыры. Как только это закончите, так выделите нам из состава своей бригады одного человека, а сами оставайтесь только с двумя на все время ремонта.

— Так это что же выходит: сначала я вас буду катать, а потом вы на мне поедите?

— Да, но зато славы-то сколько будет! Что ни глубина — то каждый скажет: вот это да, вот механики молодцы!

Ясно, что старшего механика это предложение, как говорится, заело. Сразу же после ужина вся машинная команда куда-то уединилась. На следующий день переносное горно трещало как пулемет, нагревая ремонтируемые для палубной команды ломы, лопаты, нагеля и прочий боцманский инвентарь. Боцман сиял и с легким сердцем передал механикам шину от трюма, т. е.

железную полосу шириной в 7 сантиметров и длиной в 4 метра. Из этой полосы были навиты буры длиной по 70 сантиметров. Концы буров с одной стороны зацементировались, и на них были заточены резак, а с другой к полученным червякам приклепали круглое железо от поручней, образовавших штоки буров. В общем механики с честью выполнили возложенное на них задание.

— Как в сыр лезет наш бур, Николай Николаевич, — доложил стармех о своем изделии после того, как буры были испробованы на льду.

До «сыра» было, конечно, еще далеко, но все же буры неизмеримо повысили производительность труда промерщиков. В среднем на то, чтобы проделать отверстие во льду толщиной в 180 сантиметров, требовалось около 15 минут при самой спокойной работе. Эта же работа с пешнями в лучшем случае требовала нескольких часов.

25 марта самолет пилота Василия Михайловича Махоткина прибыл с нашими топографами на остров Диксона. Вечером в очередном выпуске «Арктических известий» выступил Виктор Александрович Радзиевский, передавший нам горячий привет с Большой земли. Самолет ждали с нетерпением. Мороз — 48°, 8.

Бригада по восстановлению знаков почти закончила свою работу. Вследствие того, что самолет вот-вот должен был появиться, в архипелаге все полетные работы были прекращены и личный состав поставлен на выравнивание посадочной площадки. Состояние ее требовало много лучшего, но исправить площадку на «отлично» мы не могли. Мы только успели срезать наиболее острые ребра застрогов и чуть сгладить их скаты, но в целом площадка все же оставалась похожей на бурное море.

Василий Михайлович Махоткин упорно вел свою птицу уже над Полярным морем. 26 марта радист мыса Стерлегова вызвал меня к радиотелефону.

— Алло! «Торос!» Только что благополучно сел самолет Махоткина. Готовьтесь к приему, скоро будет у вас. Ну, здорово же работает! — изменил официальный тон восторженный радист. — Мы ему приготовили площадку на льду, а он сделал круг, видит — площадка



*Капитан В. А. Радзиевский по возвращении с
весенних промерных работ.*

далеко расположена от станции, трудно, мол, будет ребятам таскать воду для заправки машины, так он прямо к самой бане сел. Пока ребята добежали с площадки до станции, Махоткин успел уже за чай сесть, только ухмыляется.

— Как же он летел, ведь пурга сейчас? Какая у вас погода?

— Пасмурно, ветер балла два. Пошел снег. А как летел самолет — пусть сам Махоткин расскажет, я его к аппарату попрошу...

— Алло! алло! Говорит Махоткин. Здравствуйте! Сел вот, на станции Стерлегова, высадил пассажиров, сейчас заправимся и к вам снимемся. Как с погодой у вас?

— Погода абсолютно не летная. Ветер пять баллов, пурга. Посадочная площадка портится на глазах. Все время образуются новые заструги. Лететь нельзя, Василий Михайлович.

— Плохо, ну, что же, переспим ночку на Стерлегове, а вы мне потодку по радио все же часика через три сообщите. Площадку сколько сможете подправьте, как-нибудь сядем. Всего лучшего, привет.

— Привет, Василий Михайлович. Погоду будем сообщать регулярно.

Работы на аэродроме прекратили. Температура воздуха держится на -40° .

На следующий день погода не улучшилась. В. М. Махоткин все же снялся на своей птице с мыса Стерлегова, но пурга вынудила его возвратиться обратно. То же повторилось и 28-го числа, хотя погода как будто бы и начала улучшаться. Настойчивость Василия Михайловича была изумительной, и он наверняка добрался бы до «Тороса», но его подвел один из моторов, начавший давать перебои, вследствие чего самолет вновь вернулся на мыс Стерлегова.

Утро 30 марта было ясное и морозное. Как электрический ток разнеслась по кораблю весть: самолет вылетел. На аэродром высыпали все зимовщики, за исключением радиста, который непрерывно следил по радио за полетом. Состояние площадки было почти удовлетворительным, так как на ней часов шесть подряд

работало с лопатами и специально сделанными трамбовками человек 20 из состава зимовщиков, ликвидируя последствия трехдневной непогоды.

Часов в десять над горами материка показалась черная точка, быстро приближавшаяся к бухте Ледяной. Вот точка превратилась в самолет, и еще через несколько мгновений над «Торосом» с ревом пронеслась краснокрылая птица с большими белыми знаками — «СССР Н-115». Самолет сделал над нами два круга и вдруг быстро пошел на посадку у южного берега бухты, совсем в стороне от нашего аэродрома. Мы буквально замерли. Там, где самолет, взрывая тучи снежной пыли, несясь уж на лыжах по бухте, снежные заструги были особенно велики, и среди них кое-где скрывались торосы, с которых мы получали пресный лед.

Самолет несколько замедлил свой бег, повернулся к «Торосу» и, включив газ в моторы, с оглушительным шумом заковылял по волнистой и твердой снежной поверхности прямо к кораблю. Через минуту чудесная машина сразу сбавила обороты пропеллеров и остановилась на месте; из ее кабины спрыгнул на землю коренастый человек в неуклюжем меховом костюме, кожаном шлеме и с меховой маской на лице. Высвободив руку из огромных перчаток, человек протянул ее мне, просто откомендовавшись:

— Махоткин.

— Здравствуйте, Василий Михайлович. Что случилось у вас? Почему вы сели не на площадку, а в самом неудобном для самолета месте?

— Ничего не случилось, да только площадка у вас мне сильно не понравилась. На ней я бы лыжи моментально поломал — вон ведь у меня корабль-то какой. Вот я и решил под бережком на самый припай сесть — там у вас прекрасная дорожка есть, узковата только. Ну, а вот сюда добираться плоховато, всю душу вытрясло, пока подрулил.

Я, признаюсь, был более чем смущен. Пригласить к себе пилота и выложить ему посадочный знак на том месте, где самолет может разбиться — худшее, что вообще можно сделать.

— Как же так сплеховали мы? Я предупреждал вас, что площадка у нас не ахти как хороша, но все же мы честно перекопали все заструги, и вдруг такой ляпсус получился. Вы уж извините, Василий Михайлович...

— Да чего там! Сел хорошо, ребята ваших доставил целыми, ну и в порядке значит. Пойдемте, я вам покажу, почему я не рискнул сделать посадку там, где вы хотели.

Из самолета, между тем, выпрыгнули наш новые товарищи по работе, и среди них долгожданный капитан, Виктор Александрович Радзиевский. Команда выгрузила из самолета посылки, картофель, почту и прочие подарки Большой земли.

Мы подошли к границе нашего аэродрома.

— Ну вот, Василий Михайлович, наша работа — разве так уж безнадежно плохо?

— Подождите-ка. Площадка и верно совсем не плоха. Теперь мне приходится извиниться. Сверху весь ваш аэродром выглядел, как сплошное нагромождение торосов, а это, оказывается, разрыхленный снег... здорово... Вот ведь обмануться как можно. Под берегом дорожка прекрасная есть, но ширина-то ее — еле-еле самолет уместился. Теперь знать буду.

— Фу, гора с плеч, а то ведь я от стыда сквозь лед готов был провалиться. Ну, идемте чаевать, отдыхать, а кстати скажите, что надо моим ребятам с самолетом делать. Как вы его обычно оставляете?

— За часк спасибо, стаканчик надо пропустить с мороза, а с самолетом ничего не надо делать — мы сейчас погреемся и дальше на Русский и Челюскин. Погода хорошая, надо ловить момент.

Через двадцать минут Василий Михайлович уже снова был в воздухе, взяв курс на остров Русский.

Исключительно приятное впечатление произвел этот скромный и отважный летчик. В этом году я много раз мог убедиться, что для Василия Михайловича Махоткина прежде всего было дело. Едва ли еще кто-нибудь пользовался такой теплой товарищеской любовью со стороны всех без исключения зимовщиков западного арктического Советского сектора, как этот человек, не оста-

навливающийся ни перед чем, лишь бы выполнить свою задачу и прибыть туда, где его ждали.

На «Торосе» настал праздник. Во всех каютах шло чтение писем, обмен своими домашними новостями. Многие столы украсились новыми фотографиями. Прибывших товарищей осаждали вопросами о жизни там, где не было полярной ночи. Небольшой срок протек с тех пор, как мы покинули Большую землю, а перемен уже произошло столько, что рассказать о них даже очень кратко в один-два вечера было совершенно невозможно. Многомиллионный наш народ бурно приветствовал рождение новой Сталинской Конституции. За это время наша страна одержала крупную победу, разгромив троцкистско-зиновьевских предателей, разоблачив их гнусную шпионскую работу. Об этом мы уже знали благодаря радио, но хотелось услышать новые подробности, узнать все полнее из рассказов живых свидетелей этих событий. Прибывшие топографы Михаил Иванович Цыганюк и Николай Семенович Юдов еле успевали отвечать на вопросы. Время летело незаметно.

1 апреля Василий Михайлович вернулся к «Торосу» на своей птице, успев побывать на острове Русском, мысе Челюскина и мысе Оловянном и на полярной станции Усть-Таймыр. Самолет пришел к вечеру и сделал посадку на нашей площадке, окончательно успокоив всех «торосовцев». Команда самолета осталась ночевать на судне, а на следующий день пошел снег, и видимость сделалась настолько плохой, что Махоткин решил еще одну ночь погостить на корабле. Днем Василий Михайлович вызвался научить нас строить снежные эскимосские «иглу», т. е. хижины, выкладываемые из снежных глыб.

«Иглу» — одно из самых замечательных достижений гренландских и канадских эскимосов, и приходится только удивляться, что эта несложная постройка до сих пор не нашла своего применения у нас на Крайнем Севере. Василий Михайлович демонстрировал простоту этой постройки и ее преимущества перед нашими палатками. В самом деле, абсолютная непроницаемость стен «иглу» для ветра позволяет поддерживать внутри со-

вершено нормальную для жилья температуру, расходуя весьма небольшое количество топлива. Сама постройка требует только наличия плотного снега, а в нем недостатка в Арктике не бывает.

«Иглу», сооруженное Василием Михайловичем, наглядно продемонстрировало нам все свои преимущества перед палаткой, и если мы в своей практике и не пользовались постройками этого типа, то только потому, что в оставшиеся до таяния снега дни напряженной работы просто не успели «освоить» это производство.

3 апреля погода улучшилась, но немного. Василий Михайлович с утра вышел на палубу, покосился на серый небосклон, чуть посыпавший мелким снежком, и решил вылететь на Стерлегов.

— Василий Михайлович, переждите погоду. Ваш план уже выполнен, торопиться некуда, выглянет солнце, ну и в путь, — пробовали уговорить мы своего гостя.

Махоткин лукаво ухмыльнулся.

— Спасибо, да только, знаете, у меня закон: не засиживаться в гостях. Оно, знаете, очень хорошо денек отдохнуть, тебе приятно, и хозяева довольны. А вот на второй день, смотришь, уже и мелькнет у кого-нибудь мысль: вот мол, гости, чорт их дери, сидят и работать мешают. Мне ведь летом на всех станциях сколько еще побывать придется, надо держать себя так, чтобы везде встречали тебя без кислых улыбок. Хорошее, знаете, правило! А за «Торос» спасибо — отдохнули мы у вас на славу и, если разрешите, при случае еще посадочку у вас сделаем.

— Когда хотите, рады всегда будем, и примите это не как комплимент, а просто как хорошее товарищеское приглашение.

— Ну, еще раз спасибо. А отдохнуть обязательно приедем — удобно у вас здесь.

Много и крепко жали руки нашим гостям «торосовцы», прежде чем их самолет покатился, набирая скорость, по бухте Ледяной. Прощальный круг над судном, и краснокрылая птица скрылась вдаль. Самолет взял с собой на юг топографа Черниченко и моего лучшего друга и помощника на зимовке Сергея Федоровича Рю-

мина. Жаль мне было расставаться с этим прекрасным товарищем, но пошатнувшееся здоровье заставило его покинуть «Торос» прежде, чем он завершил все свои работы.

Через полчаса после вылета самолета отряд в 12 человек направился в пролив Фрама с двумя триангуляционными знаками, которые надо было установить на острове Нансена и в заливе Бирули. Для сокращения пути транспорт направился прямо через горы острова Боневи и через пару часов был уже у входа в пролив Фрама, как вдруг сразу поднялся свирепый встречный ветер с пургой. В каких-нибудь 10—15 минут все завертелось в таком вихре, что продвигаться дальше было нельзя. Двое нарт с грузом были оставлены на льду, а люди, подгоняемые попутным ветром, скорым шагом направились к «Торосу». Частые прогулки с песцовыми капканами заставили нас изучить остров Боневи настолько подробно, что даже в слепящих вихрях пурги боцман Нечаев, как по нитке, вывел весь отряд к нашей береговой базе. Отсюда до корабля уже вела «путеводная» проволока.

— Где Махоткин, что с ним? — спросили мы сразу же, как только взойшли на судно.

— В порядке. Василий Михайлович уже на Стерлегове, — успокоил всех радист.

Пурга в самом начале развертывания наших весенних работ была более чем досадна. Хотя температура воздуха и держалась на уровне —30—40° и зима как будто бы и не собиралась уступить свои права, но на календаре стоял уже апрель, и хоть чисто условно, но мы чувствовали приближение весны. Хотелось двигаться, отмечать каждый день на графике выполненных работ наши крошечные победы над белыми пятнами архипелага, а вместо этого приходилось сидеть в тесных каютах.

Только через семь суток погода утихомирилась и с «Тороса» в разные стороны направились отряды с тяжело нагруженными нартами с продовольствием, палатками, знаками и прочим для проведения триангуляционных работ. Нашей первоочередной задачей было расставить по всему району деревянные пирамиды, служащие триангу-

ляционными знаками. С каждой пирамиды должны быть видимыми не менее, чем три соседние. Все углы между триангуляционными знаками измерялись с большой точностью теодолитами. Один из знаков стоял на месте астрономического пункта, т. е. для этой точки на местности были известны ее широта и долгота. От этой точки до ближайшего соседнего знака, стоящего в расстоянии 2—3 километров от астропункта, измерялся «базис», т. е. расстояние между этими знаками. Измерение делалось с точностью до миллиметра. Кроме базиса, от астропункта определялось направление на ближайший знак. Далее путем только одних вычислений можно было по измеренным углам между знаками, известному базису и его направлению (азимуту) получить точные координаты каждого знака и перенести все эти точки на карту. Вся эта работа в целом создавала «опорную сеть», к которой привязывались и промер и топографическая съемка. Работа требовала от своих исполнителей особой аккуратности и точности, так как малейшая ошибка в любом измерении, входя составной частью во все вычисления, искажала всю систему, и карта тогда получалась неверной.

Физически работа была чрезвычайно тяжела из-за необходимости развозить на большие расстояния и по горам такие знаки, чтобы они, во-первых, были хорошо видимы с расстояния до 7—10 километров и, во-вторых, могли противостоять свирепым ветрам, так часто проносившимся над архипелагом. Всего нам предстояло установить 40 знаков, из которых самый маленький все же должен был иметь в высоту не менее 5 метров. Еще зимой мы выполнили заготовку, и теперь на каждой карте лежали составные части знаков для их сборки на месте установки.

В 10 часов утра я, геодезист Михаил Иванович Цыганюк, гидролог Рахманов и матрос Карельский с нартами, нагруженными тремя знаками, палаткой, спальными мешками и пятидневным запасом продовольствия, вышли в поход до мыса Де-Колонга, т. е. до самой западной точки нашего района работ. Всего предстояло пройти в оба конца 100 километров по прямой линии.

Одновременно с нами вышли отряды для установки знаков на полуострове Еремеева и в заливе Бирули.

Стоял мертвый штиль при морозе в -32° . Пролит Фрама мы прошли сравнительно легко, но уже за заливом Бирули лямки начали так сдавливать грудь, что перерывы похода для отдыха пришлось делать через каждый час. После 20 километров пути пришлось сделать более длительный привал. Люди улеглись на снегу, глубоко дыша через закрывающие рот шарфы, глотать морозный воздух без такой предохранительной «перегородки» было как-то неприятно и даже больно. От подошв валенок в первую минуту лежания шел пар, а потом они быстро покрылись толстым слоем инея.

— Что же, чайку сообразим? — предложил Ганя Карельский, коренастый здоровяк, которого, казалось, не только двадцати- но и стокилометровым походом не сваляешь с ног.

— Дело, давай примус!

Пользуясь мертвым штилем, мы прямо под открытым небом устроили чаепитие. Странное впечатление производит эта процедура на свирепом морозе. И огонь примуса и кипятик были очень горячи, но радиус распространения их тепла был настолько ограничен, что, например, накачивать примус можно было только в перчатках, и даже за ручку кружки с горячим чаем братья голый рукой совсем не рекомендовалось. Крепкий чай с вином удивительно приятно наполнял все тело какой-то силой, но не хотелось вставать, чтобы опять лямки тяжелых нарт не начали давить на грудь и плечи. Однако время шло, солнце быстро катилось к закату, надо было идти дальше.

— Вот там впереди низкий мысок виднеется, наверно это входной в бухту Носова, под ним и лагерь разобьем.

Снова медленно шагаем, изредка перебрасываясь короткими репликами. На ходу холода не чувствуем, и только обледенелые шарфы, закрывающие рот, и блестящий ореол инея вокруг лица на шапках говорят о том, что в воздухе держится отрицательная температура, измеряемая не одним десятком градусов. Солнце ушло за горизонт. Изумительные по красоте сумерки померкли,

быстро наступила ночь, а до видневшегося мыса Носова расстояние как будто бы ничуть и не уменьшалось. Отдыхать мы приостанавливались все чаще и чаще — силы иссякали.

— Ну, до мыса не дойти. Давайте к берегу, там и переночуем.

Мои спутники не возражали. Ноги налились таким свинцом, что казалось, напади сейчас на нас хоть целое стадо медведей, никто бы не сделал и лишнего шага, а так в упор и начал бы отстреливаться. Из темноты вынырнул какой-то торос, за ним смутно угадывался силуэт берега.

Установка палатки заняла минут двадцать, но в течение этого времени мороз забрался к нам и в валенки и в рукавицы, и мы, буквально окованные, разместились, наконец, вокруг горящего примуса под парусиновым пологом. Порция горячего чая и добрая миска супа из мясных консервов вернули нам и тепло и силы, но только не для ног. Ступни последних горели, как в огне, и в меховых сапогах, которыми мы заменили валенки, чтобы теплее и удобнее было спать в спальных мешках.

Тепло в палатке держалось только тогда, когда горел примус; стоило нам потушить огонь, как мороз моментально наполнил наше жилище, и последнее, что я запомнил из событий этого дня, — было ощущение отможенных пальцев, которыми я слишком долго застегивал клеванты брезентового чехла моего спального мешка. В глубоком сне ночь прошла, как один миг. Проснувшись, я услышал протяжный шум примуса и глухие голоса Карельского и Рахманова. С трудом освобождаю голову из-под мехового капюшона мешка.

— Привет, ребятки, как дела?

— Ну и саук, Николай Николаевич! Аж пар стоит какой-то в воздухе!

— А в палатке тепло, кажется.

— Тепло. Ветра нет.

Вслед за мной вылез из мешка Михаил Иванович. Одеваться не приходилось, так как мы спали во всем том, в чем шли, за исключением валенок, кото-

рые на ночь снимали и подвешивали к верхней рейке палатки.

Быстро справившись с чаем и супом, мы свернули на наш «дом» и потащили весь груз к мысу Носова. Вчера, оказывается, мы были совсем недалеко от чего, но страшная усталость заставляла думать, что до мыса оставалось километров десять — двадцать. Сегодня наши ноги также не хотели работать бодро, как и накануне, но мы не сдавались, зная, что усталость и какая-то тупая боль в суставах ног на походе обычно проходят в процессе дальнейшей ходьбы. Останавливаться на мысе Носова не имело смысла, и мы пошли вдоль берега дальше до траверза островов Ледяных. Здесь, в расстоянии 36 километров от «Тороса», мы обосновали свою базу. Для нашего похода с грузом в 200 кило это было совсем неплохо.

Разбив наскоро палатку, мы с одним легким знаком на нартах и теодолитом сразу же направились на острова Ледяные. Какой пушинкой показался нам наш груз, после того как с нарт сняли все снаряжение и продовольствие! Чуть ли не бегом добрались до островов, которые представляли собою низкие, овальной формы пространства суши не более километра в длину. Поверхность островов была совершенно плоской. К их северо-восточной части примыкала гряда торосов — первая, встреченная мною в районе архипелага в этом году.

Если бы можно было подобрать слова, чтобы описать, как дико мы замерзли, пока устанавливали знак и производили необходимые наблюдения! Это было страшно мучительно, но прекратить работу не входило в наши планы, и люди то бегали по острову, чтобы вернуть чувствительность ногам, то производили наблюдения и записывали их в журнал. Пальцы после этой операции отмораживались; их растирали, мяли, хлопали рукавицами одна об другую, после чего опять начинался беготня с самыми фантастическими прыжками и снова наблюдения. Так шло подряд не менее четырех часов. Когда все было кончено и мы вернулись к своей палатке, то нестерпимое желание забраться скорее в спальный мешок побороло даже необходимость рассмотреть как

следует волчьих следы, обнаруженные около самой палатки.

На другой день знаки были поставлены на горе Носова и полуострове Фусса. Наблюдение сделать в этот день не удалось. Во время похода мы были неприятно поражены обилием в этом районе волчьих следов, часть которых была весьма внушительных размеров. Если полярный волк по своему нраву не особенно отличается от своего серого собрата в наших средних широтах, то соседство с этим зверем ничего хорошего не предвещало. Не им ли мы обязаны потерей одной из наших собак, которая бесследно исчезла в январе?

14 апреля производились наблюдения с вновь выставленных знаков, но работу пришлось прервать из-за начавшейся пурги, которая накрыла нас на мысе Фусса. Едва лишь ветер погнал по снегу «поземок», мы бросили работу и бегом направились к палатке. Оказаться в пургу в малознакомой местности и в расстоянии нескольких десятков километров от корабля было делом более чем рискованным. Те 8 километров, что отделяли нас от палатки, мы пробежали часа в полтора, благо дорога шла под гору и помогал попутный ветер. Подходя к палатке, мы были очень довольны своей предусмотрительностью, так как пурга разыгралась уже во всю мощь. Укрепив прочнее оттяжки нашего полотняного дома, мы забрались в спальные мешки с твердым намерением отсидеться в этой «крепости» от наступления арктической бури.

— Как, Ганя, у нас дела с продовольствием? Начинается шторм, надо переходить на сокращенное довольствие, а то дело может принять грустный оборот.

— С продовольствием хорошо, еще на три дня осталось для «веселия» обычным порядком — эти дни ели мы меньше нормы. Ну, а если подэкономить, то и всю пятидневку растянем. С керосином плохо. Чорт его знает, как быстро сгорает на морозе.

— Ну, значит, спать будем, раз нет керосина. Обеды и чай сократим до двух раз в день.

Пурга продолжалась, к счастью, недолго: всего лишь часов 40. Но какими они нам показались длинными! В мешках было тепло, да и палатку так занесло снегом,

что все ее борта оказались как бы врытыми в яму. Даже на крыше чистая парусина осталась только в самой ее вершине — все остальное скрылось под толстым покровом, способствовавшим сохранению у нас тепла. Мы то дремали, то перебрасывались короткими замечаниями, то просто лежали, прислушиваясь к завыванию непогоды. Очень редко у нас шумел примус, растапливавший снег в кастрюле для супа.

Основным питанием остался только «пеммикан», изготовленный нашим шефом Сергеем Павловичем. Это изделие представляло собой смесь из масла, тертого сыра, молотого консервированного мяса и сухарей. Вся масса была заморожена в виде небольших кубиков. Калорийность и питательность этого «пеммикана» была огромна, так как даже маленькая порция его поддерживала силы, но челюсти явно сучали по чему-нибудь такому, что надо пережевывать. С каким бы удовольствием мы сейчас набили свои рты хорошим свежим хлебом, но, увы, его у нас уже не осталось ни кусочка. Тело неприятно ныло от двухсуточного лежания. Но в общем было терпимо.

— Не унывай, ребятки,—шутил Михаил Иванович,—трудно только первые тридцать лет бывает, а потом дело пойдет так, как будто бы оно и вообще иначе быть не может.

— Верно, Михаил Иванович! Моя бабушка перед смертью тоже так говорила, да вот проверить только не смогла свою правоту — умерла, видишь ли, — согласился Карельский.

16-го пурга стихла. Не без труда мы выкарабкались из палатки, сплошь занесенной снегом. Яркое солнце освещало идеально белую поверхность снега, искрящуюся мириадами драгоценных камней. Мороз был свирепый. Наши запасы продовольствия почти иссякли, надо было торопиться домой на «Торос», но оставался еще не отмеченный знак на мысе Фусса, и мы, решив, что две пурги не должны следовать одна за другой без всякого перерыва, направились на продолжение работы.

Так же, как и несколько дней тому назад на островах Ледяных, наблюдения состояли из измерения гео-

долитом углов и беготни вокруг знака, чтобы как-нибудь согреться. Мучительное это занятие, но без него до наступления общего потепления обойтись было нельзя. Наш обед сегодня был более чем скромный, и так как ни разнообразить его, ни, тем более, увеличить в объеме мы не могли, то сочли за благо пораньше залезть в мешки, хотя спать никому не хотелось.

На следующий день наш лагерь в бухте Носова прекратил свое существование, и палатка, мешки, оружие и инструменты были уложены на нарты. Общий вес груза уменьшился против того, который мы имели, выходя с «Тороса», раза в три. Перспектива добраться сегодня до бани и чистой постели подгоняла нас в такой же степени, как и желание хорошо поесть, но впереди лежало 40 километров пути.

Погода была серенькая; дул легкий ветер, но он так обжигал лица, что пришлось все время идти в масках. Последние мы сами нашили себе из подручного материала на «Торосе». Вид людей в этих масках был довольно жуткий, но они хорошо предохраняли лица от обмороживания на ветру и поэтому пользовались на «Торосе» большой популярностью. Силы свои мы все же несколько подорвали, так как даже с весьма облегченными нартами движение шло чрезвычайно медленно. Солнце уже закатилось, когда мы успели добраться только до входа в залив Бирули. Пошел снег...

— Стой, ребята! Дело-то принимает дурной оборот. Тащить весь груз до «Тороса» без отдыха мы не сможем; разбивать палатку и устраивать ночевку — не сладко, так как у нас нет продовольствия и керосина, и если разыграется пурга на несколько дней, то, чего доброго, и в рай уехать можно. Бросить все здесь и идти налегке — пожалуй мы и дойдем, но если будет пурга, то... сами понимаете, что получится с нами без палатки и без спальных мешков.

— Тяжело, Николай Николаевич! Честно скажу, что у меня ноги только по какой-то инерции переставляются. Не дотащить нам груза, — согласился Михаил Иванович.

— Устали, да и мороз с ветром прямо душит. Ре-

шайте, Николай Николаевич, я на все согласен, только надо торопиться — вот погода-то опять разыгрывается, — заметил самый крепкий из нас боцман Карельский.

Положение в самом деле было серьезное. Люди совершенно выбились из сил, а впереди еще предстоял переход почти в 20 километров; погода портилась; продовольствия не было.



Отправка в „гидрологический“ поход.

— Ну, что же раздумывать долго — идем к берегу, оставим там все, за исключением самого необходимого, и скорым шагом домой. На случай пурги возьмем с собой только два спальных мешка — как-нибудь укроемся, а самый сильный пусть добирается за помощью. Остаться здесь без пищи — еще больше ослабеем и вообще не сможем никуда двинуться. Пошли!

Четыре фигуры, запорошенные снегом, с ледяными масками на лицах, с огромным трудом переставляли ноги, таща за собой легонькие нарты с двумя спальными мешками. Даже не особенно сильные порывы ветра рас-

качивали людей как тростинки. В висках стучало, дыхание было каким-то порывистым и хриплым. Километры убийственно медленно оставались позади. Наконец, пролив Фрама пройден. Перед нами наш остров Боневы, перевалив через горы которого, мы окажемся на «Торосе», но... сил нет идти даже по относительно ровному проливу, а подниматься в гору казалось чем-то совершенно невыносимым. Через каждые 800—1000 шагов мы ложились на снег, чтобы перевести дыхание, и лишь страх заколоться на морозе заставлял снова продолжать мучительный путь. Перед подъемом на остров мы лежали особенно долго, благо что ветер здесь был гораздо слабее.

— Вставайте, вставайте, ребятки! Ведь осталось-то всего — ничего. Каких-то четыре километра. Пошли! — торможу я своих спутников, скорчившихся на льду. Чтобы тронуть с места людей, поднимаюсь сам и иду в гору.

Что это? Не галлюцинация ли? Я совершенно отчетливо вижу следы собачьей упряжки в нартах. Да, действительно — ясные следы восьми собак, запряженных веером.

— Хлопцы! На «Торосе» упряжка собак появилась — следы здесь. Поднимайтесь скорее!

Люди встали.

— Ну, как будем дальше планировать? Двое ложитесь в мешки, а двое за нартами на «Торос», или все за одного и один за всех — и компанией пошагаем?

— Вместе, конечно, и нарты не бросим. Еще пару разиков отдохнем, и все дома будем. Навалимся и дойдем, — твердо решил боцман. — А следы упряжки — так ведь это Журавлев приехал и наверно здесь проезжал, разыскивая нас.

— Верно, Ганя, а мне и в ум не пришло, что он вот вот должен был из Усть-Таймыра подъехать. Ну, значит, шагаем дальше, теперь ведь мы уж почти дома.

Подъем на гору удалось преодолеть гораздо легче, чем я предполагал. На самой вершине острова нас осветило лучами восходящее солнце, и в тот же момент мы увидели мачты «Тороса». В данный момент это было

лучшее зрелище, которое мы желали бы увидеть. Еще один коротенький отдых на снегу, и мы шагаем по льду бухты Ледяной, вдоль нашей «проволочной» дороги. С корабля донесся разноголосый лай собак, показавшись фигура вахтенного матроса... Мы были дома, прошагав после шести суток тяжелой работы на сокращенном продовольственном пайке 35 километров в мороз, в —32° при свежем встречном ветре. Из состава отряда поплатился только один Михаил Иванович Цыганюк, отморозивший себе всю ступню правой ноги.

За время нашего отсутствия на «Торосе» ежедневно выходили в поле отряды для расстановки знаков в восточной половине района наших работ и развозки продовольственных баз. Правильная разброска последних по всему району будущих работ позволяла нам освободить производителей работ от необходимости таскать на себе тяжелый груз, чем, естественно, значительно повышалась эффективность их работы. Прибывший к нам на подмогу из Усть-Таймыра каюр Иван Прокофьевич Журавлев сразу же включился со своими собаками в нашу работу. Будучи прекрасным охотником и знатоком наших северных окраин, он из первой же поездки по архипелагу вернулся с парой убитых оленей. Каким вкусным показалось нам свежее мясо после приевшихся всем консервов! Иван Прокофьевич сразу же сделался героем дня. К сожалению, восемь собак, имевшихся в его распоряжении, конечно не могли обеспечить нам всех перевозок, и поэтому людской транспорт имел самое широкое применение во все время экспедиционных работ.

Всего нам удалось развезти десять продовольственных и вещевых баз, из которых четыре находились на острове Таймыре, две на Боневи, две на Нансене и две в заливе Бирули. Содержание баз было довольно однообразным. В основном каждый из наших отрядов состоял из четырех человек. На это количество мы и доставляли продовольствие из расчета обеспечения людей пищей минимум на 12 суток. Для того чтобы работников этих отрядов освободить от всякого груза, на продбазы забрасывались также и предметы снаряжения и запасная одежда. Как я уже упоминал выше, наша обувь

начала расползаться еще осенью; сейчас, когда 85% состава зимовки находилось в постоянных походах, обувь прямо таяла на глазах, и поэтому, используя все наши внутренние ресурсы, мы постарались каждую базу снабдить также хоть и старой, но все же «свежей» обувью.

Для примера приведу список снаряжения и продовольствия, заброшенного на одну из баз острова Таймыра.

Сапоги	4 пары	Какао	0,5 кг
Ботинки	2 "	Вино	4 бутылки
Валенки	4 "	Экстракт клюкв.	2 флакона
Чулки шерстяные	4 "	Сухофрукты	3 кг
Топор	1	Мыло	4 куска
Кастрюля	1	Консервы мясные	1 ящик
Спальные мешки	4	Консервы рыбные	1 "
Примус	1	Колбаса копченая	5 кг
Керосин	15 литров	Сыр	5 "
Соль	0,5 кг	Масло	5 "
Сахар	1 "	Галеты	10 "
Чай	0,2 "	Хлеб	36 "
		Пеммикан	5 "

В процессе последующих работ некоторые базы пришлось возобновлять от двух до трех раз. В общем на плечах «торосовцев» по архипелагу Норденшельда была перенесена не одна тонна груза.

В день моего возвращения с мыса Фусса гидрологи вышли на пробный промер рейда «Зари» с ручными ледовыми бурами. При толщине льда в 180 сантиметров за 6 часов было измерено только 7 глубин. Результат явно неудовлетворительный. Вечером механики забрали буры в машинное отделение и провозились там с ними чуть ли не до утра, изменяя заточку резачков.

Мой дневник за эти дни был весьма лаконичным.

«18 апреля. Легкий ветер, мороз —21°. С корабля одновременно вышли три отряда: 8 человек с нартами продовольствия для базы в Таймырском проливе; топограф-геодезист Юдов и каюр Журавлев в залив Бирули для триангуляционных наблюдений и три человека на промерные работы в пролив Свердруп. Промер-

ная партия вернулась через 14 часов, пройдя около 25 километров и взяв 15 глубин (7½ километров промера). Люди совершенно обессилели.

19 апреля. Мороз держится на уровне —30°, но мы привыкли. Сегодня «Торос» покинули две промерных группы и одна триангуляционная, направившаяся на несколько дней в Таймырский пролив.

20 апреля. На работе две промерных и одна триангуляционная партия. Мороз без перемен; почти штиль.

21 апреля. Отмороженная нога М. И. Цыганюка начала поправляться, и он «сбежал» с «Тороса» для триангуляционных наблюдений на острове Боневе. Кроме него, на работе две промерных и одна триангуляционная партия. Темпы промера доведены до 46 точек в день.

22 апреля. На работе уже четыре отряда. Из Таймырского пролива вернулся И. П. Журавлев за продовольствием. Н. С. Юдов пишет, что у него все в порядке.

23 апреля. Работы идут прежним темпом. Люди устают от бесконечных переходов, но надо ловить моменты хорошей погоды.

24 апреля. Немного потеплело. Экспедиционные работы идут с 8 утра до 24 часов без перерыва.

25 апреля. От Н. С. Юдова пришли матросы Запорожцев и Замятин, кончившие установку знаков. Сам Н. С. Юдов остался для продолжения наблюдений.

26 апреля. Промер в ближайших к зимовке районах закончен. Сегодня с тремя людьми направился на несколько дней для промера в пролив Фрама; второй промерный отряд заканчивает промер рейда «Зари», где глубины приходится брать через каждые 200 метров.

27 апреля. Мимо нашей палатки прошел отряд с продовольствием в залив Бирули. Боцман сообщил, что в поле кроме нас работают еще три отряда. В заливе Бирули нашли большое количество слюды; отдельные пластинки толщиной в несколько сантиметров имеют площадь больше ладони. Температура воздуха поднялась до —20°, но все время слегка пуржит, что очень затрудняет работу с секстанами.

28 апреля. В день проходим по 20—22 километра с промером. Большого выжать из наших ног не можем.

29 апреля. Сегодня закончили промер Фрама и завтра вернемся на «Торос». Этот поход оказался куда легче, чем путешествие на мыс Фусса. Великое дело привычка.

30 апреля. Стоянка на зимовке превратилась в сплошное хождение по работам. У некоторых начинается опухание ног. Выдали салициловую мазь, но... от работы освободить нельзя, так как погоды могут испортиться, и тогда наступит период невольного отдыха. Пока что от людей я слышу только разговоры о соревновании между отдельными отрядами и сожаления об упадке сил. Какие у нас все-таки замечательные люди!

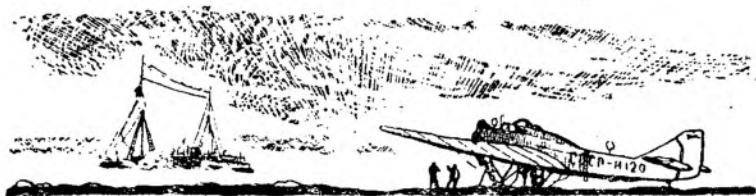
Сегодня со всех четвертей горизонта к судну подтянулись работники отрядов. Давно на «Торосе» не было такого оживления — в сборе весь состав. Баня на берегу дымит и шипит как хороший завод. Завтра украсим корабль флагами, устроим собрание, подсчитаем итоги и наверное будем спать, спать и спать.

Да, отдохнуть надо было, и отдохнуть хорошо. Состав честно заработал себе это право, и я с особенным удовольствием объявил всем, что какая бы ни была расчудесная погода до 4 числа, никто не будет послан ни на какую работу.

С Большой земли уже начали поступать приветствия и поздравления с прекрасным праздником весны.

У вас там уже весна в полном смысле слова, у нас еще сплошной снег, и морозы иногда крепко покусывают, но радостное чувство удовлетворения выполнением своих задач легко покрывает все тяготы.

С Первым Мая, товарищи!»



Весна и лето

*Прилет Фариха. Вестники весны. Гидрологические работы.
Начало лета*

Наш Первомайский праздник затянулся несколько дольше, чем мы предполагали. Первые два дня мая были морозны, но ясны и почти безветренны, а на третий и четвертый день нас опять навестила пурга. Выходить на полевые работы не имело смысла, так как нам предстояло организовать дальние пешие маршруты для окончания всех промерных и триангуляционных работ, а следовательно надо было возможно лучше подготовиться к проведению всей операции.

Большим затруднением явилось то обстоятельство, что зимой нам так и не удалось выяснить, что же собственно представляет собой вся восточная половина нашего района работ. По карте там простирался один большой остров Таймыр. Еще осенью мы на корабле почти пересекли этот остров по какому-то неизвестному проливу, значит налицо оказалось уже два острова, не считая того, который «отсек» от Таймыра топографический отряд «Седова», назвав его островом Пилота Алексеева. Каюр Журавлев, приехавший к нам из устья реки Таймыра, в течение нескольких дней плутал по каким-то двум, а не одному проливу, пересекавшим Таймыр, и, наконец, наша рекогносцировочная триангуляционная

партия утверждала, что в действительности остров Таймыр разделен и не двумя, а даже тремя проливами. К сожалению, проверить эти разноречивые данные пока что было нельзя. Все было покрыто глубоким снегом, похоронившим под собой и низкие берега, и проливы, и пересекавшие их перешейки.

Во время пребывания у нас В. М. Махоткина я просил его подробнее осмотреть местность с самолета и решить «таймырскую загадку», но и эта попытка многого не дала. Василий Михайлович покругил над островом, пролетел вдоль всего Таймырского пролива, но так и не мог решить, со сколькими же островами и проливами мы встретимся на работе.

— Одно могу сказать, — заключил свой рассказ летчик, — Таймыр — не Таймыр, а целая группа островов, вытянутых с севера на юг. Их там не то три, не то четыре, а по размерам каждый из них почти не уступает крупным островам архипелага, исключая, конечно, остров Русский.

Планировать при таких условиях работу было делом весьма сложным. В первую очередь предстояло осветить промером судоходные проливы, но могло оказаться так, что промеряемый пролив с хорошими глубинами мог превратиться в залив, который, конечно, для судоходства в данный момент существенного значения не имел. Таким образом, весьма трудоемкая и тяжелая работа могла принести, в конечном счете, никому не нужные результаты.

Ждать, однако, таяния снегов нам было некогда, и 5 мая с «Торсса» потянулись отряды людей с тяжело нагруженными нартами. Из 23 человек корабль покинули 16, и это в тот момент, когда надо было уже исподволь приступать к подготовке судна к плаванию. Как я жалел в тот момент, что нас на «Торосе» только два десятка, а не две сотни. Работы нашлось бы для всех.

Ушедшие были разделены на четыре группы — две промерных и две триангуляционных. Каждая группа имела с собой палатку, спальные мешки и запас продовольствия на срок от 10 до 15—17 дней. Для всех

групп Журавлев вез еще на своей карте около 250 кило продовольствия.

Пусто сделалось на нашем «Торосе», но повседневные работы на нем не прекращались. Целыми днями два механика копошились в машине, подготавливая ее к летнему походу корабля; радист через каждые шесть часов выстукивал наши метео; боцман со штурманом хозяйничали с такелажем, и, наконец, Сергей Павлович усердно готовил нам пищу и наводил порядок внутри судна.

Меня все время тревожил вопрос о наблюдениях за колебаниями уровня моря. Раз шел промер глубин, то надо было постоянно иметь данные о том, на каком уровне стоит вода, чтобы в последующем внести соответствующие поправки в полученные глубины, прежде чем они будут помещены на карту. Осенью нас выручили химик и доктор, сейчас оба они на промере; оставшихся на корабле людей было недостаточно для проведения необходимой работы. Свои сомнения я не раз высказывал в кают-компании еще до того, как судно покинули отряды. Гидролог П. П. Рахманов и капитан занялись конструированием прибора, который бы автоматически фиксировал вертикальные колебания моря. Типов таких приборов, носящих название «мареографы», существует немало, но вся беда была в том, что на «Торосе» не имелось их ни одного. Экспедиция на яхте «Заря» устраивала «ледовый футшток», который значительно упрощал установки водомерной рейки, но все же и он требовал постоянного дежурства для записи наблюдений.

Гидролог и капитан поставили своей задачей сделать такой прибор, который бы требовал минимальной работы наблюдателя. Основанием для конструкции послужили следующие соображения.

Уровень моря под влиянием приливов и отливов периодически меняет свою высоту на величину, не превышающую каких-то определенных пределов. По серии осенних наблюдений мы увидели, что эта амплитуда колебаний в наибольший прилив в архипелаге Норденшельда равняется 70 сантиметрам. Вода, увеличивая свой уровень, поднимает также и покрывающий ее ледовый

покров. Если мы через прорубь во льду опустим на дно моря на тросе какой-нибудь груз, а второй конец троса пропустим через блок и привесим к нему противовес, то, по мере того как будет подниматься и опускаться лед, будет изменяться и длина троса, идущего от блока к противовесу. Измеряя эту длину, мы будем иметь показания изменения уровня моря.

Следующей задачей было сконструирование такого механизма, на котором бы с определенной скоростью перемещалась бумага, где показания уровня отмечало бы перо, прикрепленное к тросу. Таким механизмом послужил вращающийся барабан от барографа и его пишущая часть, связанная с тросом. Всю установку мы поместили в «иглу», построенную В. М. Махоткиным, и задача как будто бы была решена. Каждые сутки наблюдатель должен был один раз менять бумажную ленту на барабане, на которой перо выписывало два прилива и два отлива.

Практика, однако, приготовила нам неожиданные сюрпризы. Прежде всего амплитуда прилива оказалась больше, чем те колебания, на которые был рассчитан барабан барографа, и перо выходило за его пределы. Вторых, для мареографа мы могли использовать только второй барограф, который имел не совсем исправный часовой механизм, и прибор прекращал работу в самые различные моменты суток. Таким образом, никогда нельзя было быть уверенным в том, что прибор работает и мы получаем непрерывные записи результата наблюдений.

Отряды покинули «Торос», а «мареографная проблема» так и осталась нерешенной. Вместе с механиком грустили мы над задачей и, наконец, все же нашли выход. Прежде всего мы выбросили из барографа его пишущую часть, а перо прикрепили прямо к тросу от груза на дне; барабан барографа мы нарастили цилиндром из жести, сделав его длиной в 100 сантиметров. Таким образом, прилив записывался на барабане в его «натуральную величину». Часовой механизм, вращающий барабан, был вычищен, но все же трудно было сказать, что он будет работать безотказно. Надо было сделать так, чтобы регистрирующая часть нашего мареографа находилась там,

где постоянно бывают люди, и вот мы решили использовать в роли «поплавка» мареографа не лед, а наш «Торос».

Трос от груза на дне был пропущен через два блока в вентиляторную трубу, проходившую в нашу кают-компанию, и здесь к тросу мы и прикрепили противовес, а выше него перо, рядом с которым на переборке находился вращающийся барабан. Оказалось, что часовой механизм плохо работал только на наружном воздухе, в помещении же он отстукивал секунды как самые хорошие часы, и наш прибор заработал на славу. Наблюдения над колебаниями уровня моря были обеспечены полностью и давали весьма точный материал.

9 мая радио принесло нам весть, что в нашем районе пролетает самолет «СССР Н-120» под управлением летчика Ф. Б. Фариха. Самолет заканчивал овой кольцевой перелет по маршруту Москва—Якутск—Анадырь—Врангель—Челюскин—Диксон—Москва. К себе, мы, конечно, воздушного гостя не ждали, так как в его задачу совершенно не входило посещение зимовок в западной половине Советского Арктического сектора. Самолет пролетел где-то в стороне, так что мы его и не видели и не слышали. Скоро было получено сообщение о том, что Ф. Б. Фарих благополучно прибыл на остров Диксона. Однако через двое суток «СССР Н-120» снова оказался в нашем районе. Дело в том, что на полярной станции мыса Челюскина чрезвычайно серьезно заболел врач и Ф. Б. Фариху было предложено прервать свой перелет и при первой возможности доставить больного с мыса Челюскина в больницу на остров Диксона.

Особенно благоприятной погоды ждать было нельзя, и самолет ринулся на помощь на мыс Челюскина в то время, когда в нашем районе проносились заряды тумана. Сведения о погоде мы давали через каждый час. Самолет вел переговоры с воздуха с нашей рацией, а потом переключился на работу с мысом Челюскина. Мы сели за обед в кают-компанию, как вдруг радист стремительно выскочил из радиорубки и ошеломил нас новостью:

— Николай Николаевич, самолет заблудился в воз-

духе в тумане, просит давать ему радиопеленг, пойдет к нам на посадку. Что ему сообщить?

— Давай пеленга. Пусть садится. Все остальные бе-гом на площадку!

Надевая на ходу полушубки, мы не бежали, а летели на наш аэродром. Состояние его было не хуже, чем во время приема самолета В. М. Махоткина, но не были подготовлены обрезы с нефтью, чтобы дать дымовые сигналы и показать ими направление ветра. Мы еще не успели добежать до середины площадки, как с севера из-за гор острова Боневы из тумана вынырнула роко-чущая моторами птица... Зажигать огни было поздно.

— Ложитесь все на снег — четверо в одну линию, и двое поперек ее конца, чтобы получилась буква «Т».

Посадочный знак из живых людей распластался на нашем аэродроме, и Ф. Б. Фарих повел свой самолет на посадку, не делая над нами ни одного круга. Видно было, что летчики достаточно поплутали в воздухе в тумане и, увидя наше «Т», не раздумывая устремились к спасательному месту посадки. Начались крепкие руко-пожатия, восклицания.

Самолету удалось сняться к больному только через двое суток. Больной врач находился на краю смерти и сам себе делал весьма ответственную операцию.

Тревога и за больного и за вылетевший к нему самолет охватила все полярные станции. К счастью, первый этап закончился благополучно, и самолет прибыл на мыс Челюскина. Находившийся у него на борту врач с острова Диксона осмотрел больного и убедился, что единственной возможностью спасти жизнь больного была срочная эвакуация в Диксоновскую больницу. Но на всем пространстве от моря Лаптевых до Новой Земли стоял низкий туман...

Через десять дней после выхода триангуляционных партий на работу все наблюдения в восточной половине нашего района были закончены. На корабль вернулось шесть человек. Триангуляция, за исключением измерения базиса, была выполнена. Геодезист М. И. Цыганюк и Н. С. Юдов не мучились теперь из-за свирепых морозов, но зато им досаждали туманы. Бывало так, что на од-

ном знаке приходилось просиживать по 20 и более часов, выжидая, пока разнесет туман так, что можно будет измерить углы между своим и соседним знаками. Естественно, что такое сидение в тумане без определенной перспективы особенного удовольствия не доставляло. Триангуляция, однако, все же была закончена; не оставалось ни одного не измеренного с точностью до одной секунды угла, и теперь нашей задачей было только получить линейную величину базиса, являющегося одной из сторон треугольника, входящего в систему нашей триангуляции. Получив эту величину, мы простыми вычислениями могли узнать точные координаты всех пунктов триангуляции и нанести их на планшеты, затем переносить на них очертания и рельеф моря и берегов. Соединение этих планшетов давало нам первую точную карту нашей части архипелага Норденшельда.

Измерение базиса длиной около $2\frac{1}{2}$ километров заняло у нас почти семь суток. Эта работа требовала весьма аккуратного выполнения, так как измеренная длина базиса являлась единственной линейной величиной, дававшей нам все остальные расстояния между пунктами триангуляции; если базис измерить со значительной ошибкой, она, входя во все вычисления треугольников, приобретет в последнем из них во всей системе триангуляции значительную величину, и тогда всю работу придется переделать заново. Насколько эта работа является ответственной, можно судить хотя бы по тем требованиям, которые предъявлялись к измерению базиса нашей низкоразрядной триангуляции. Натяжение мерной ленты во время измерения должно было всегда оставаться постоянным, температура самой ленты измерялась после нескольких ее переключиваний, положение концов ленты отмечалось лезвиями острых ножей, воткнутыми в специальные столики, укрепленные на кольях, расставленных по всей длине базиса. Наконец, превышение одного столика над соседним измерялось точным нивелированием.

Свой базис мы измерили по кольям, замороженным в лед, и только около самого астропункта базис выходил на берег протяжением около 300 метров. Здесь про-

рыли в снегу глубокие траншеи, в которых и выполнили все нужные измерения. Базис был измерен, и геодезисты засели за необходимые вычисления.

Между тем, весна докатилась, наконец, и до наших широт.

Первыми ее вестниками были крошечные птички, пуночки. Эти юркие создания веселым чириканьем сразу же нанесли удар зиме. Было еще холодно, временами шел снег, но присутствие птиц никак не вязалось с представлением о том, что еще далеко до тепла, и весенние настроения охватили всех зимовщиков. Полушубки все реже и реже стали показываться на плечах у людей, сменяясь ватниками. На корабле чаще открывались световые люки, и обитатели «свиносовхоза» почти постоянно разгуливали по золе, насыпанной на палубе. Природа — великий волшебник; она проявляет свое умение и власть там, где о них и не подумаешь. Наши свиньи за зиму успели покрыться длинной шерстью, выющейся у них на мордах.

20 мая температура наружного воздуха поднялась до 0°; на палубе начал таять снег. Незаходящее солнце и тепло вливали такую бодрость, какой мне никогда не приходилось испытывать на юге. Все время тянуло на палубу, на воздух, ближе к живительным солнечным лучам.

Через три дня вернулись оба промерные отряда под командой Виктора Александровича. За 18 дней лагерной жизни люди обросли бородами, почернели от загара. Работа была проведена ими большая, и производственная победа на «промерном фронте» далась нелегко. Вот что сообщил в своем отчете об этом походе Виктор Александрович.

«5 мая в 9 часов 35 минут я с промерной группой в составе III механика Иванова, матроса Шунгина, гидролога Рахманова и топографа Юдова, направлявшегося в Таймырский пролив, вышел для производства промерных работ в восточных проливах острова Таймыра. Мы имели при себе легкие нарты с инструментами и частью снаряжения. Основной груз и продовольствие на 7 дней были отправлены на собачьей упряжке с каюром

Журавлевым. Ровно через 12 часов похода группа прибыла в лагерь «Уют».

6 мая. Из-за плохой погоды (западный ветер в 4 балла с поземком, видимость 1 километр) и тяжелого перехода в предыдущий день группа отдыхала.

7 мая. Видимость была очень плохая (200 метров), но днем немного улучшилась, и мы, выйдя на работу



Палатка гидрологов в проливе Свердруп во время таяния снега.

в 11 часов 12 минут, сделали два галса и начали третий, но вынуждены были прекратить работу из-за поломки плашек клубика, который вращал ледовый бур. Всего было взято 10 глубин в наиболее узкой части пролива, вблизи лагеря. В палатку вернулись в 19 часов 15 минут.

8 мая. Видимость опять очень плохая (200 метров) и улучшилась (до 2 километров) только к полдню. Вышли на работу в 13 часов 40 минут. Заменив сломанные плашки запасными, взяли еще девять глубин; сломалась вторая пара плашек, и мы вынуждены были работу прекратить; вернулись в лагерь в 19 часов 45 минут.

9 мая. Запасных плашек больше не осталось, тогда я вынужден был снять с работы по триангуляции каюра Журавлева и отправить его на судно за новыми плашками. В этот день группа увеличила вежу «Уют» и перенесла лагерь в более сухое место.

10 мая. Несмотря на плохую погоду и туман, в 12 часов 15 минут вышли на рекогносцировку к северному входу в пролив. Этот вход, как оказалось, имеет всего лишь 100 метров ширины и глубину только 0,5 метра. Возможно даже, что здесь существует осушней перешеек, но установить это сейчас нельзя из-за снега и льда. В 18 часов группа возвратилась в лагерь.

11 мая. Ночью возвратился каюр Журавлев и доставил нам новые плашки.

Гидролог Рахманов и топограф Юдов с утра ушли на триангуляционные наблюдения на знак Эффект, а я с каюром Журавлевым в 13 часов 15 минут выехал для обследования следующих проливов, так как для меня стало ясно, что пролив, в котором мы находились, никакого навигационного значения, именно как пролив, не имеет, а следовательно и продолжать в нем промер не имело смысла.

Мы пересекли пролив Средний и поехали к проливу Восточному, указанному в свое время Юдовым, но вместо пролива нашли узкую бухту с крутыми берегами. Пришлось вернуться в пролив Средний на восточном входном мысу, где мы выложили гурий, названный именем Журавлева. Выехав в пролив Пилота Алексеева, я, к сожалению, ничего выяснить не мог, мешал густой туман. В 21 час 40 минут вернулся в лагерь.

12 мая. С уходящими на запад топографами я направили механика и матроса, а сам с гидрологом в 15 часов 45 минут вышел на юг для встречи второй промерной группы.

Южный вход из Западного пролива оказался достаточно широким и, повидимому, как и в средней части, имел достаточные глубины. Выйдя из пролива и пройдя мимо еще одной бухты (очевидно Тетермана), у мыса Замок нашел вторую промерную группу, стоявшую

здесь лагерем. Вследствие того, что эта группа закончила промер Таймырского пролива, решили обе промерные группы объединить в одну; в 0 часов 35 минут мы вышли к лагерю «Уют».

Необходимо отметить, что у западного берега южного входа в пролив Западный наблюдается значительное поднятие льда, местами достигающее 2 метров. В некоторых местах этот лед имеет под самым берегом значительные проломы, очевидно из-за подводных камней, так как лед в этих местах сильно поднимается вверх в виде гор с разорванными вершинами.

13 мая. Стали лагерем у крутого мыса в проливе Средний, где выложили гурий, дав ему название Промерный. В этот день заболел гидролог; сильная слабость, отказывается принимать пищу.

14 мая. Работали на промере с 10 до 21 часа.

15 мая. Закончили промер пролива Средний. Наш больной чувствует себя лучше; начал немного ходить.

16 мая. В 13 часов 05 минут сняли лагерь и отправились в пролив Пилота Алексева. В 18 часов 15 минут дошли до большой стамухи, у которой и разбили палатку. По пути выложили гурий.

17 мая. С утра была пурга. Днем погода улучшилась, и в 13 часов вышли на работу. Больной поправился и также работал на промере. Из-за плохой видимости часть глубин промера осталась не засеченной. В лагерь вернулись в 21 час 10 минут.

18 мая. Весь день пурга, которая несколько утихла только к вечеру. Ночью я в сопровождении матроса направился за продовольствием на базу «Уют»; наши запасы были уже на исходе. В палатку вернулся 19 мая в 4 часа 30 минут. В этот день промерные работы велись с 11 часов до 23 часов 50 минут.

20 мая. С утра сильная пурга, перешедшая к ночи в дождь. Сидим в палатке.

21 мая. Опять пурга. В 15 часов снег прекратился. Вследствие окончания у нас продовольствия решили работу по промеру не возобновлять и вернуться на судно. В 16 часов вышли на засечку глубин, взятых нами 17 и 19 мая. В 19 часов группа вышла на запад. Около бух-

ты Заостровной встретили каюра Журавлева с транспортом продовольствия. Стали лагерем.

22 мая. Свернули лагерь и в 20 часов 30 минут вышли на судно, куда прибыли 23 мая в 4 часа 45 минут.

За время работы пройдено с промером 50 километров, построено 5 гурьев. Выяснено, что пролив Западный не судоходен, а Восточный не существует».

Не успели еще наши промерщики как следует отдохнуть, как с Челюскина пришло сообщение, что самолет Ф. Б. Фариха вылетел по маршруту Усть-Таймыр—Боневы—Стерлегов—Диксон. У нас погода была вполне летная, но на западе туман рассеивался весьма нехотя. Часа через два над «Торосом» пронесся «СССР Н-120» и скрылся в западном направлении, а еще через двадцать минут ко мне на палубу радист прислал записку: «Н. Н., похоже, что самолет опять заблудился в тумане, не долетев до Стерлегова. Что ему сообщить, если будет спрашивать о погоде?».

На самолет передали, что «Торос», если нужно, готов к его приему, и на площадке зажгли большой дымовой сигнал. Скоро самолет действительно закружился над бухтой и, сделав посадку, подрулил к «Торосу». Из машины вышел Фабио Брунович Фарих.

— Ну вот, опять здравствуйте! Не могу пробиться через проклятый туман. Хоть волком вой, а тут в машине несчастный больной — у него целый ряд глубоких ран от операций, а вместо необходимого покоя я таскаю его то по воздуху, то по зимовкам. Устраивайте, Николай Николаевич, больного как только можно лучше... ведь какой, право, человек: в такой мятле ни звука жалобы — стиснет зубы и молчит.

Положение больного было настолько тяжелое, что его нельзя даже было перекладывать на носилки. На борт «Тороса» его доставили на брезенте и уложили в каюте Виктора Александровича.

— Благодарю, — чуть слышным голосом проговорил больной, когда оказался в теплой комнате, — извините, пожалуйста, за беспокойство, да... что же делать.

Мы постарались сделать для этого человека все что можно, но состояние его было таково, что, кроме

стакана чая и покоя, «Торос» не мог ему больше помочь ничем. Нужна была операция, а для ее выполнения мы не имели ни места, ни приспособлений, ни инструментов.

На следующий день началась пурга. Ф. Б. Фарих то нервно ходил по кают-компании, то лежал на диване, стиснув зубы. Его волнение было больше чем понятно. Жизнь человека зависела от скорости доставки его в больницу, а тут приходилось сидеть и ждать «у моря погоды».

— Чорт! Ведь машинища-то какая. Попробуйте с ней ткнуться куда-нибудь на неровную площадку — все разлетится вдребезги, и вместо спасения одного будет убийство восьмерых. Будь сейчас легкий самолет — полетел бы в самое пекло.

— Что же делать, Фабио Брунович. Запасайтесь лучшей арктической добродетелью — терпением. Рано или поздно, но погода ведь поправится.

Ф. Б. Фарих только рукой махнул.

— Жди ее, поправки, а тут бедняга Кузнецов без моей помощи успеет перелететь, только не в больницу, а на тот свет.

Поздно вечером 26 мая, когда бóльшая часть обитателей «Тороса» спала крепким сном, меня вызвал к себе радист.

— Николай Николаевич, по уставу я хочу сделать очень серьезный проступок, но... видите ли... бывают обстоятельства... Вот Фарих не спит, погоду ждет, а сегодня день его рождения; я получил до десятка телеграмм для него с поздравлениями. Я не должен был говорить вам — телеграммы ведь частные, но... сделать бы что-нибудь, а то уже больно тоска его заедает.

— Хорошо, что сказал! Это не проступок — ты и сам это знаешь.

В тишине в кают-компании был накрыт стол. Сергей Павлович приготовил легкий ужин. Рядом с прибором Ф. Б. Фариха была положена стопка поздравительных телеграмм. Когда за стол уселись пришедшие из числа неспавших еще торосовцев и экипажа самолета, я пригласил в кают-компанию «новорожденного». Фабио

Брунович был видимо так удивлен неожиданным его чувствованием, что на время забыл о своей тоске.

На следующий день самолет «СССР Н-120» смог достигнуть острова Диксона. Больной врач Кузнецов, попав в хорошую больничную обстановку, сравнительно быстро справился со своей болезнью и снова вступил в строй советских врачей.

Едва самолет покинул бухту Ледяную, как к нам прибыли новые гости. Я уже упоминал о том, что во время триангуляционных работ в заливе Бирули нашим ревизором Иваном Кузьмичом Кошелевым были обнаружены значительные месторождения слюды. О находке мы сообщили на мыс Стерлегов, где базировалась геологическая экспедиция Главсевморпути под руководством П. В. Виттенбурга. Маститый геолог и полярник решил лично обследовать место нашей находки и приехал на «Торос» на собаках. Во время путешествия П. В. Виттенбург повредил себе ногу и теперь вынужден был в течение нескольких дней отлеживаться у нас на корабле.

Наш гость знал Арктику и ее историю едва ли не лучше всех своих современников. Связанный в своей деятельности в течение многих лет с Академией наук, П. В. Виттенбург знал лично многих из наших и зарубежных исследователей Арктики, и его рассказы о их работе собирали по вечерам в нашей кают-компании полную аудиторию слушателей.

30 мая П. В. Виттенбург, получив от нас точные указания о месте находки слюды, уехал в залив Бирули и далее на свою базу на мыс Стерлегова. Через несколько дней мы получили от него телеграмму, в которой он сообщал, что месторождение оказалось настолько богатым, что вся геологическая экспедиция с мыса Стерлегова выедет в залив Бирули, где и продолжит детальное обследование минеральных богатств района.

На судне производился весенний ремонт, проверялись кое-какие триангуляционные наблюдения и полным ходом готовились к выполнению двух последних пунктов нашего производственного плана, к топографической съемке всего района и весенней гидрологии в проливах

Паландера и Свердруп. Опять основой успеха предстоящих работ являлась развозка продовольствия по всему району.

К сожалению, И. П. Журавлев не мог уже оказывать нам помощь; наступившее тепло настолько быстро портило дороги, что он рисковал совсем не попасть в устье реки Таймыра. Неприбытие его в указанный пункт грозило большими затруднениями для экспедиции Арктического института на Таймырском озере, которая должна была прибыть в устье реки Таймыра с первым пароходом из Архангельска. Задачей Журавлева являлось подготовить для этой экспедиции собачий корм.

Как ни хотелось нам воспользоваться помощью прекрасного каюра, но мы вынуждены были его отпустить, снабдив всем необходимым на дорогу.

Продовольственные транспорты пошли целиком на людской силе. Сейчас этот труд сделался особенно тяжелым: снег потерял свою плотность, и ноги проваливались в него почти по колено. Скорость движения по такой дороге с нартами едва достигала 2—3 километров в час.

Таяние снега вокруг корабля шло настолько интенсивно, что вслед за ним начал разрушаться лед. С правого борта и под кормой образовались большие сквозные проталины.

2 июня «Торос» вторично «выпрыгнул» из льда и остался с креном в $6\frac{1}{2}^{\circ}$ на правый борт. На следующий день механики произвели пробу главной машины, и, несмотря на то, что она прекрасно работала полными передним и задним ходами, корабль, к нашему удивлению, не двигался ни на один сантиметр. Причину этой мертвой неподвижности было понять трудно. Вокруг всего судна имелась проталина с водой шириной в среднем в полметра. Корабль как бы плавал в чашке с водой и в то же время не двигался ни назад, ни вперед при самых бурных оборотах винта. Из-под кормы били каскады пены, все судно тряслось частой дрожью и... ни с места.

Загадка разрешилась много позднее. Оказывается,

как ни толсты были наши борта, но все же они пропустили часть тепла из тех мест, где в течение зимы топились печи, и здесь корпус был совершенно чист ото льда. Там же, где зимой внутри корабля царил холод, как, например, в трюме, снаружи борта в его подводной части намерз толстый слой льда, и он-то, упершись в ледовой покров бухты, и держал наш корабль в тисках. Эта «ледяная чашка» доставила нам еще немало хлопот летом при попытках стронуться с места.

Ежедневно с судна уходили продовольственные отряды с легкими нартами, в которые укладывалось около 50 килограммов груза. Если весной такую нагрузку мог тащить один человек, то теперь приходилось назначать на эту работу не менее 4—5 человек. Одновременно шло переоборудование береговой базы. Баню мы решили превратить в станцию для случайных путников, могущих попасть в этот район. Баки для воды, стиральная машина и банный полок были убраны, и вместо них установлены пять коек, камелек, стол и оставлен месячный запас продовольствия и топлива на пять человек. Дверь в баню заколотили, и на ней прикрепили лопату и топор на случай, если какие-нибудь путники набредут на станцию после снежных заносов. Береговой продовольственный склад был перевезен на судно.

11 июня мы начали наш гидрологический цикл работ. С утра двое нарт с 15 людьми вышли в поход в Таймырский пролив. Итти было страшно тяжело, но какая все же разница наблюдалась между походами на морозе зимой и сейчас, когда люди шли в одних расстегнутых ватных тужурках. Солнце заливало своими лучами искрящийся снег, и он, потеряв свою плотность, постепенно пропитывался влагой. Поход напоминал движение по песчаной пустыне, усталость наступала после первого же километра пути, но тепло — тепло заставляло мириться со всеми трудностями. Мы уже протащились километров шесть, как вдруг наш гидрохимик стукнул себя по лбу и остановил движение.

— Стой, ребята! А ведь я забыл на столе в каюте краники от бюретки. Надо возвращаться.

— Голову бы ты лучше забыл там! — вспылал гидро-

лог Петр Петрович Рахманов. — Ну что же ты сейчас будешь делать?

— Что делать? Пойду, конечно, возьму краники и догоню вас.

— Сколько же тебе понадобится на этот поход?! У тебя и сейчас ноги заплетаются. Целую неделю готовился и, на-ка, забыл!

— Да ты не сердись, Петя, ну бывает же со всяким... Сбегаю, и инцидент будет исчерпан.

— Ладно уж... бегун нашелся. Иди дальше с нартами, а налегке сбегаю именно я. Осрамил ты всю нашу гидрологию, раззява!

Сергей Александрович не обижался на товарища, он вообще не отличался особенной выносливостью, поэтому и согласился продолжать путь со всем отрядом. Поход продолжался, а П. П. Рахманов, спотыкаясь в вязком снегу, скорым шагом направился на корабль.

В самом узком месте Таймырского пролива мы остановились для проведения наблюдений на суточной станции. Тепло позволяло нам расположить палатку вне проруби для наблюдений, что имело свои большие преимущества: удобно было и работать на просторе и отдыхать в свободной палатке. Огромное удивление вызвала у нас толщина льда — здесь его мощность была значительно ниже, чем мощность льда во всем архипелаге.

В полученной проруби все время кружился небольшой водоворот от стремительного течения, идущего через узость пролива. Это течение и было причиной резкого уменьшения толщины льда.

Вертушка Экмана-Мерца была уже опущена в воду, когда к острову добрался весь мокрый от пота Петр Петрович.

— Держи, «химия», краники! — протянул он небольшой сверток Сергею Александровичу. — Так бы и избил тебя за ротозейство, душа выскакивает — отмахать по такой дороге без отдыха двадцать километров!

Гидрохимик молча начал налаживать походную лабораторию для производства анализа воды на содержание в ней солености.

Одиннадцать человек из состава отряда пошли на корабль, а четверо приступили к наблюдениям. Работа спорилась. Богатый опыт, приобретенный нами при работах на морозах и в темноте, превращал настоящие наблюдения в сущую «забаву». Руки не мерзли, все было видно, вместо тесной палатки к нашим услугам была вся ширь Таймырского пролива. Было только сыро. Снег на льду так подтаивал, что ложиться на него уже было нельзя.

Свои постели мы устроили на двух нартах, и все было бы хорошо, если бы не мокрые ноги. С валенками мы уже распростились давно и сейчас работали в сапогах, но они протекали, и, хотя было относительно тепло, ноги наши были как бы во льду.

Режим течений в проливе ничем не отличался от того, который мы наблюдали здесь зимой, за исключением их скорости. Она значительно возросла.

Соленость воды почти не изменилась в течение всего цикла наблюдений, температура держалась на $-1^{\circ},2$.

13 июня наблюдения были закончены. Палатки и спальные мешки мы оставили на мысе Лагерном острова Таймыра для топографов, которые должны были подойти сюда в ближайшие дни. Вертушки и походную гидрохимическую лабораторию мы водрузили на двое нарт и потащили к кораблю с тем, чтобы через сутки выйти для наблюдений в проливе Матисена. Дорогой Петр Петрович нет-нет да и напоминал гидрохимику о его забывчивости, и только исключительное спокойствие Сергея Александровича предотвратило превращение ликвидированного уже инцидента в ссору.

— Да что вы, Петр Петрович, пишите Сергея Александровича? Смотрите, совсем заели нашу «химию», — остановил я П. П. Рахманова.

— Заешь его, как же! Только очень уж обидно за ротозеев делается. Добро бы забыл хлеб, а то, ведь, нет — забывает то, с чем работать надо.

— Ну, что же делать — бывает. Надо иногда и снисходительным быть. Поторопился химик, ну и забыл краники.

К вечеру мы пришли на корабль. Все было на месте,

и в то же время чувствовалось, что в наше отсутствие что-то произошло. Встретили нас как-то необычно.

— Что у вас тут случилось? — спросил я вахтенного штурмана.

— Чуть не сгорели мы, Николай Николаевич, со всем кораблем.

— Как так?

— Да не знаю, что и сказать, вот пусть лучше Петр Петрович расскажет.

Мы были в полном недоумении. П. П. Рахманов хлопал глазами, ничего не понимая.

— Иди-ка, Петя, посмотри на свою карту, а потом и доложи о случившемся, — предложил штурман.

Гидролог бросился к себе.

— Так в чем же, собственно, дело? — настаивали мы, заинтересованные словами штурмана.

— Глупо все ужасно вышло. Рахманов прибежал от вас на корабль за какими-то забытыми химиком краниками. Каюта у нас темная, без иллюминаторов. Зажег он свечу на столе, нашел сверток, закрыл дверь за собой и бегом за вами вдогонку. Ну, убежал, и ладно. В соседней с его каюты спал только что вернувшийся с наблюдений Цыганюк. Прошло немного времени. Мы все работали на палубе. Вдруг из столовой команды вылетел в одном белье Цыганюк с криком: «Пожар, горим!» Ударили тревогу, бросились вниз, а там у Рахманова в каюте вся переборка уже в огне. Еще бы минут десять — и прощай «Торос», да и Цыганюк вместе с ним, так как он спал рядом с горящей каютой. Оказывается, Рахманов забыл потушить свечу на столе; она догорела до дерева, растаяла, и огонь пошел хозяйничать. Цыганюк проснулся, задыхаясь в дыму, ну поднял тревогу, мы пожар и забили огнетушителями...

— Вот тебе и «раззява»! — только и мог произнести гидрохимик.

Петр Петрович с неделю ходил как в воду опущенный. Его ротозейство превзошло все допустимое, но что сделано — то сделано, и сотованием происшествия исправить было нельзя. Сергей Александрович понимал переживания своего товарища и ни разу не возобновил раз-

говора о ротозействе. Постепенно волнения улеглись, но забыть происшествие мы долго не могли.

15 июня последний гидрологический отряд вышел на работу в проливах Матисена и Свердруп. Под снегом на льду уже выступила местами вода. Наша обувь превратилась в нечто бесформенное, что совершенно не могло предохранить ног от сырости. Мы еще делали сначала робкие попытки выбирать места посуше, но потом махнули на все рукой и побрели напрямик к островам Скалистым.

У мыса Веги на острове Таймыре над берегом поднялась громадная стая гусей-казарок. Охотничий пыл обуял моих гидрологов, и они, забыв всю тяжесть перехода по мокрому снегу, бросились на берег в погоне за «свежинкой». Увы, гуси заставили долго бегать за собой по тундре и, наконец, перелетев через горы, скрылись от охотников в Таймырском проливе.

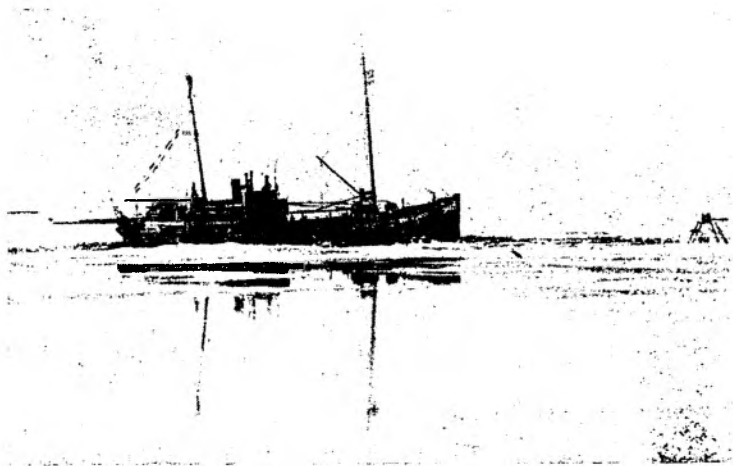
Как раз по середине пролива, отделяющего острова Скалистые от Таймыра, мы начали готовить прорубь для наблюдений.

Лед здесь оказался совсем не таким податливым, как в бухте Ледяной или Таймырском проливе. Пешни со звоном ударялись в его голубоватую поверхность, почти не оставляя на ней следов. Это был настоящий арктический лед, о который не раз разбивали свои форштевни наши самые мощные и крепкие ледоколы. Снег на льду был пропитан водой как губка, но самый лед еще не имел абсолютно никаких следов таяния. Пробивание майны сильно затруднялось не только крепостью льда, но также и тем, что талая снеговая вода сейчас же стекала в образовавшуюся во льду яму и не позволяла становиться в нее ногами.

Для того чтобы сделать прорубь площадью в один квадратный метр, пришлось затратить четверем человеком не менее трех с половиной часов.

Однако «сила соломѹ ломит», и первая суточная гидрологическая станция в проливе Матисена началась. Наблюдения шли совершенно нормально, и через 25 часов мы потащили свой лагерь к мысу Скотт-Гансена на острове Нансена. Здесь с таким же трудом была выруб-

лена прорубь, и мы, сделав передышку на пару часов, начали новую серию наблюдений. Над палаткой часто пролетали одиночные чайки. Уже не весна, а лето входило в свои права. Пробуждение природы сказывалось во всем и особенно на нас самих. Исключительно трудные переходы по мокрому и вязкому снегу утомляли наши ноги, но руки и голова жаждали деятельности. Мне



Таяние снега в бухте Ледяной.

приходилось слышать разговоры о том, что незаходящее солнце вызывает у людей какой-то психоз, утомление, чуть ли не нервное расстройство. Уверяю вас, что это не так. Нескончаемый день отгонял прочь сон. Мы все стали спать гораздо меньше, чем в период полярной ночи, но это ни с какой стороны не отзывалось на нашем общем состоянии и трудоспособности. Наоборот, люди чувствовали особенный прилив бодрости и выполняли быстро такую работу, над которой в иное время пришлось бы немало подумать.

Наши переходы были почти «сверхвозможными». Мокрые сапоги уподобились тяжелым кандалам на

ногах, и мы их сменили на обыкновенные ботинки. Шагая по снегу, имевшему в толщину более полуметра, наши ноги выше колен постоянно оставались вымоченными в ледяной воде, и все же переходы продолжались изо дня в день.

Хороши летние полярные «ночи»! Выйдешь из палатки, и грудь глубоко-глубоко вдохнет в себя чистый, приятный воздух. Вокруг тихо, и лишь изредка крикнет какая-нибудь птица или прошуршит сорвавшийся с высокого сугроба подтаявший комок снега. Все как будто бы спит, но это не больше чем сладкая дремота. Хорошо, сказочно хорошо в летнюю полярную «ночь»!

Я только что опустил вертушку в воду и вышел из палатки, как меня позвал Сергей Александрович, с которым мы вдвоем несли вахту.

— Сядьте тихо и посмотрите в прорубь, что там делается, — проговорил гидрохимик.

Я ничего не видел, кроме зеленоватой воды, в которой иногда проплывали крошечные живые существа, напоминавшие миниатюрных медуз.

— Там ничего нет.

— Тише, подождите!

Через несколько времени что-то большое и темное заслонило на миг пучину моря, и вдруг на меня уставилась из проруби усатая физиономия с выпученными немигающими глазами. Я даже вздрогнул от неожиданности.

— Фу, чорт! Нерпа!

При звуке моего голоса животное стремительно ушло в глубину, толкнув трос, на котором была опущена в воду вертушка. Минут через 10—15 нерпа снова сунулась к нам в прорубь в то время, когда прибор находился на совсем небольшой глубине. Я попробовал качанием троса спугнуть любопытного зверя, но не тут-то было. Нерпа ненадолго ушла под лед и вскоре опять засновала у прибора. Несколько минут мы наблюдали за этим странным существом с почти человеческой головой, но в конце концов были вынуждены пустить в дело оружие, так как наша вертушка определенно сделалась для нерпы забавой.

21 июня мы уже заканчивали четвертую суточную станцию у входа в пролив Фрама, как вдруг весь снег на берегах начал так бурно таять, что весь архипелаг огласился громким шумом многочисленных водопадов. В это же самое время нам пришлось наблюдать интересное явление в морской воде в проруби. Сначала вода из чистой сине-зеленой быстро сделалась мутной, потеряв всю свою синеву. В следующий момент извлеченная из воды вертушка оказалась покрытой снежной ледяной корой, так что нам с трудом удалось открыть ее компасную коробку. Внутри последней тоже оказался лед в виде какой-то творогообразной массы. Присмотревшись внимательнее к воде, мы обнаружили, что вся она была буквально насыщена льдом в виде тончайших пластинок, каждая площадью в несколько десятков квадратных сантиметров. Извлеченная из воды пластинка напоминала своим строением морозные узоры на стеклах наших окон, но только без кривых линий; весь их причудливый узор был начертан как бы тончайшим рейсфедером. Это скопление льда и обусловило почти моментальное изменение окраски воды. Измерение температуры показало, что она осталась почти без всяких изменений.

Причиной этого чрезвычайно любопытного явления, повидимому, было огромное количество пресной воды, попавшей с гор под лед в морскую воду. Последняя имела температуру ниже -1° , и, следовательно, пресная вода моментально превращалась здесь в лед. Почему именно это замерзание вылилось в форму тончайших ледяных пластинок, сказать было трудно. На наших глазах часть пластинок образовала скопления, напоминавшие фантастические цветы. Наблюдение над течениями пришлось прекратить. Талая вода уходила не только под лед, но так же стремительно шла и поверх него. Мы попали в своеобразное наводнение на льду. Надо было срочно эвакуироваться. . .

В бухте Ледяной бурное наступление лета сказалось еще сильнее, чем в проливах. Со всех сторон в бухту устремились широкие потоки воды, прокладываявшие себе путь через толстый слой снега. Происходила тиганическая борьба между холодом и теплом, так как го-

лой земли еще почти не было видно нигде, а настоящие реки и водопады уже оглашали все вокруг. Интересно, что снег, где бы он ни находился, на земле или на льду, имел под собой слой мутножелтой воды.

Ходить по такому покрову было весьма неприятно, ибо абсолютно нельзя было предугадать, что скрывал под собой снег: просто ровную тундру или глубокую яму, доверху наполненную ледяной водой.

На «Торосе» были все в сборе; развернулся весенний ремонт корабля. Снег со льда сошел буквально в несколько дней, и образовавшееся огромное количество талой воды в виде многочисленных ручьев прокладывало себе путь к случайным отверстиям во льду по промытым в нем глубоким каналам. В своем стремительном беге вода так размывала лед, что в нем то тут, то там стали появляться промоины, в которые потоки воды устремлялись с новой силой.

В дни с 23 по 30 июня весь лед бухты Ледяной и пролива Паландера скрылся под сплошным слоем талой воды, толщиной сантиметров в 30—40. Можно было подумать, что во всем архипелаге простиралась чистая вода без единой льдинки. Недалеко от правого борта «Тороса» образовалась особенно большая промоина, в которую шла вода чуть ли не со всей площади льда бухты.

Вам приходилось, конечно, видеть ребят, плещущихся в огромных лужах после хорошей летней грозы. Право же, наши зимовщики в первые дни появления талой воды на льду мало чем отличались от этих ребят. И боцман, и старший механик, и гидрограф, и матрос с одинаковым усердием прыгали через стремительные ручьи во льду, устраивая различные запруды, и проделывали для них новые каналы.

Огромное количество пресной воды позволило «торосовцам» выстирать брезенты и паруса. Работа кипела. Сам «Торос» прихорашивался: все мылось, чистилось, подкрашивалось. Палуба освободилась из-под слоя угля, золы и шлака, и по ней впервые в этом году забила мощная струя из брандспойта. Мачты корабля снова обросли многочисленными снастями. Внутри судна так-

же шла усиленная мойка и окраска. «Торос» вновь превратился в такого же красавца, каким он был в Архангельске.

В первые дни июля талая вода в бухте сошла под лед. Поверхность бухты оказалась испещренной бесчисленными каналами, часть которых была промыта насквозь. Хожение по такой поверхности было не легче, чем по снегу, так как островки между каналами имели площадь не более 3—5 шагов в длину и ширину. Для того чтобы пройти по такому льду, надо было либо все время прыгать, либо брести в брод через каналы.

Разведав возможности возобновления работы, мы выяснили, что в проливах вокруг острова Боневы на льду еще стоят сплошные озера талой воды и что путешествие по ним сопряжено с большими трудностями, так как местами слой воды достигает полуметра. Доктор и ревизор, ходившие в разведку, вернулись увешанными... гусями. Этой птицы оказалось такое огромное количество, что настрелять ее не представляло почти никакого труда. За ужином на «Торосе» шел летний пир горой. Гуси оказались прямо на-славу.

Однако, как ни рискованно было пускаться в дальнейшие походы, 6 июля на работу все же вышли два топографических отряда по четыре человека в каждом, под общим руководством М. И. Цыганюка и П. С. Юдова. Предварительно мы уговорились о местах заброски продовольствия для съемщиков и времени их переходов с одной базы на другую. Объем наших съемочных работ был настолько велик, что до момента выхода «Тороса» из бухты Ледяной мы не могли рассчитывать на окончание топографами к этому времени своей работы.

Конечно, очень неприятно отпускать с корабля людей на полтора месяца и не иметь с ними регулярной связи, но иного выхода не было. Тащить с собой радиовыючки отряды, конечно, не могли, так как даже инструменты и продовольствие еле-еле могли уместиться на нартах. Палатки для отрядов были завезены нами на места предстоящих съемок еще по снегу. Новым в снабжении отрядов являлись железные камельки, которые можно было топить открывшимся из-под снега плавником.

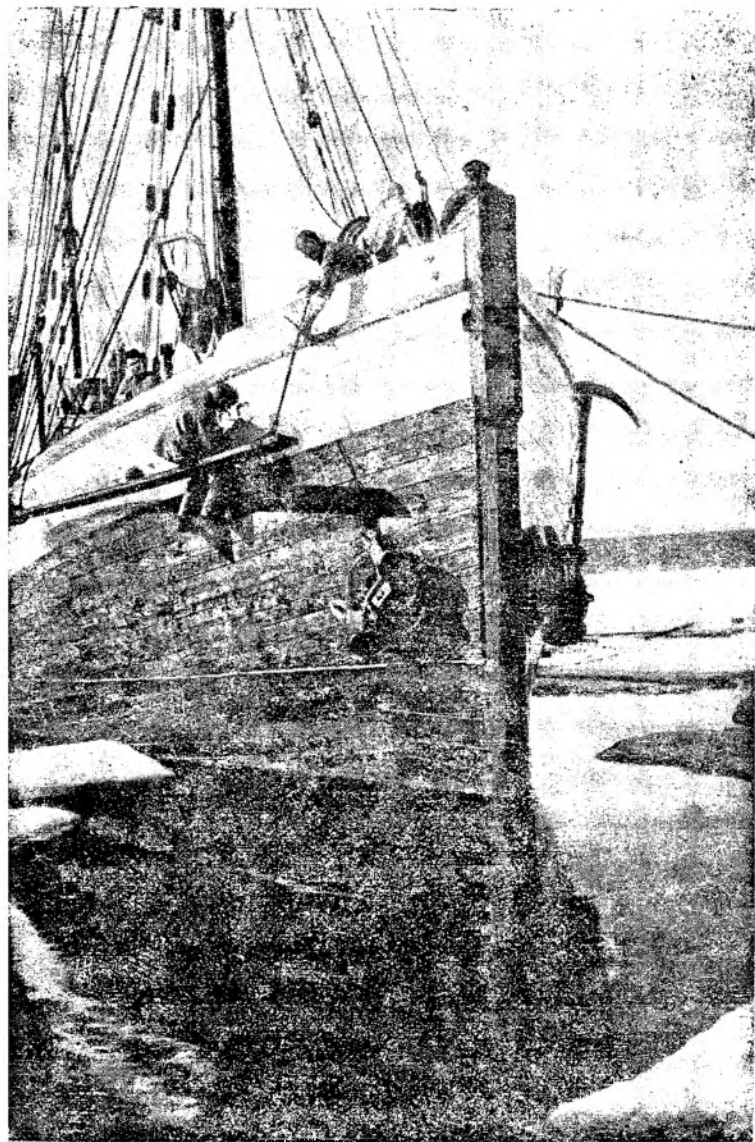
Итак, еще один большой нажим на работу, и план «Тороса» будет блестяще завершен.

Через три дня на «Торосе» опять появились гости — с мыса Стерлегова приехал на двух нартах геологический отряд в составе четырех человек под начальством геолога Левского. Геологов застала распутица, и они, вконец измученные, кое-как добрались до «Тороса». По договоренности с П. В. Виттенбургом мы снабдили геологов продовольствием и направили их в залив Бирули к месту обнаруженного месторождения слюды.

12 июля с корабля ушел продовольственный транспорт к мысу Песцовому на самой восточной окраине нашего района работ. Пятидесятикилометровый маршрут предстояло сделать с грузом в девяносто кило. В отряд было назначено шесть человек. Путь до мыса Лагерного в Таймырском проливе прошел без особых приключений, хотя иногда люди брели по колено в воде. В наиболее узкой части Таймырского пролива, к нашему несказанному удивлению, оказалась чистая вода. Огромная полынья заняла всю ширь пролива. Своим возникновением полынья была обязана наличию здесь стремительных течений, которые мы наблюдали во время гидрологических работ. Над водой стоял гомон бесчисленной водоплавающей птицы. Пока мы устраивались в находящейся на мысе Лагерном палатке, ревизор успел настрелять в полынье уток и гусей, и мы получили прекрасный ужин. Ночь провели на четырех разостланных на песке спальных мешках.

На следующий день поход продолжался, но на льду пролива мы встретили так много сквозных промоин, что в конце концов, пройдя около 15 километров, вынуждены были перейти со льда на берег.

Дальнейший путь для тяжело нагруженных нарт был отрезан. Весь груз был распределен на плечах, и наш транспорт превратился во вьючный. Итти по мокрой береговой тундре было не легче, но зато безопасней. Особенно тяжело пришлось матросу Замятину, на спине которого была укреплена бутыл с двадцатью пятью литрами керосина. При каждом его шаге керосин болтался в бутылке, раскачивая носильщика из стороны



Весенний ремонт

в сторону. В этот день мы прошли с грузом на плечах сорок километров.

Весь доставленный груз был заложен на мысе Песцовом высоким гурием из камней. Пока люди устраивали базу, я пошел на север, думая встретить топографический отряд Юдова, но, к сожалению, так его и не нашел. С вершины горы мне впервые удалось разобратся, наконец, в той путанице, которую представлял собой восточный район острова Таймыра. Берега здесь оказались настолько изрезанными глубокими и узкими заливами, что не мудрено было большую часть из них принять за проливы. В действительности остров Таймыр разделялся только на две части, но каждая из них представляла собой настоящий лабиринт из длинных и очень узких заливов и бухт. Нашим топографам предстояло затратить тут немало труда.

Через три дня мы вернулись на «Торос», пройдя в общей сложности более ста километров.

Лето, кроме тепла, принесло нам также и прекрасное улучшение стола. Над всей южной частью архипелага Норденшельда беспрестанно пролетали стаи перелетных птиц. Часть из них расположилась на озерах в тундре. Гуси начали сбрасывать свое зимнее оперение, что на время лишало их способности летать. Огромные стаи, тяжело переваливаясь с боку на бок, бродили по берегам озер, представляя собой прекрасный объект для охоты. Иногда нам удавалось разжиться и оленем, но это, конечно, было делом случая. Слишком пугливо это грациозное животное, единственными средствами обороны которого являются чутье и быстрые ноги.

К середине июля число сквозных промоин вокруг «Тороса» увеличилось; мы решили сделать попытку сдвинуть судно с места и отойти хотя бы метров на пятьдесят. Дело в том, что за зиму рядом с кораблем накопилась такая масса различных отбросов, что они просто угнетали своим видом зимовщиков. Заложив под перемишки между промоинами несколько зарядов аммонала, мы разбили весь лед, который, казалось, держал судно, и дали полный ход машине, но «Торос» оставался все же на месте. Та «ледяная чашка» под трю-

мом, о которой я упоминал выше, продолжала держать нас в плену. Попытки стронуться в места продолжались и в последующие дни, но результаты оставались прежними — корабль упорно не хотел покидать своего насиженного гнезда.

18 июля из Гидрографического управления была получена телеграмма с предложением обеспечить в предстоящую навигацию проход судна с грузом в залив Бирули, где предполагалось начать разработку месторождений слюды. Съёмка залива входила в наш план работ, и в этом отношении новое поручение не увеличивало общего объема нашего задания, но промер залива надо было выполнить сверх нашего плана. Вследствие того что ледовый покров в архипелаге мог вскрыться в любой момент, судно нельзя было оставлять без достаточного числа команды, и поэтому на выполнение промера мы решили выделить только двух человек. На промер пошел я в сопровождении ревизора.

Летнее тепло и наличие в районе залива Бирули отряда геологов и наших топографов избавили нас от необходимости тащить на себе лагерное снаряжение, а перелетная птица должна была обеспечить нас пищей; мы отправились с одними только ружьями, лотом, секстансом и ледовым буром. Ледовый покров представлял собой испещренную глубокими каналами поверхность с большим количеством сквозных промоин, которые как «волчьи ямы» поджидали нас на каждом шагу. Местами мы просто брели по сплошным озерам воды площадью не менее квадратного километра.

На полуострове Еремеева мы встретили топографический отряд М. И. Цыганюка. Все люди у него были совершенно здоровы, работы быстро продвигались вперед. Залив Бирули был уже снят, и сейчас отряд шел с работой к мысу Триангуляционному, где должен был встретиться с отрядом Юдова, делавшим съёмку материка от мыса Геленорма на запад.

Напившись горячего чая у Михаила Ивановича, мы вышли прямым путем через полуостров Еремеева в залив Бирули. На западном берегу последнего, на входном мысу топографы оставили палатку с запасом продоволь-

ствия, подкрепленного парой десятков свежих гусей. В этой палатке мы и решили обосноваться на все время промерных работ. Тундра уже успела покрыться зеленым ковром мхов и даже травы. Местами этот ковер украшали сплошные островки из цветов, чрезвычайно напоминавших наши подснежники, но гораздо более нежного строения. Залив Бирули имел ледовой покров такого же характера, как и бухта Ледяная: всюду шли глубокие каналы с большим числом сквозных промоин.

— Вот это здорово, Николай Николаевич! Ходи себе и промеряй глубины без всяких буров; вон оно, солнышко-то, за нас как поработало хорошо, — восторгался мой спутник.

— Хорошо-то, Кузьмич, хорошо, да только ходить-то как? Больше половины каналов придется в брод переползать.

— Прыгать будем — я мальчишкой через такие рвы перемахивал, что любо смотреть было, а тут что, ерунда!

Мы и в самом деле начали эти дикие прыжки, но случалось и просто идти через воду в брод. К неприятностям этих ванн мы привыкли уже давно, но я все же опасался за состояние здоровья работников. Постоянная сырость и холод вызывали у некоторых матросов появление на щиколотках ног очень болезненных нарывов, и вообще такой режим едва ли мог быть полезным. Так или иначе, но работа шла.

Иван Кузьмич находил в нужном месте проталину во льду и измерял глубину, а я в это время определял место засечкой секстаном. Работу затрудняла неважная видимость. Небо было почти безоблачным; яркое солнце заливало все своими лучами, и над поверхностью льда и сырой земли все время стоял низкий туман. Иногда он рассеивался, но чаще всего заставлял нас терять время в ожидании прояснения. Чтобы помочь беде, мы выложили на берегах не менее пяти каменных гурьев, местоположение которых определили по триангуляционным знакам. Эти гурьи и служили основанием для координирования нашего промера. Туман прекращал работы иногда неожиданно: то он стоял непроницаемой пеле-

ной среди дня, то опускался ночью. На наше счастье в заливе Бирули стояло две палатки на противоположных его берегах, и мы в случае появления тумана имели возможность получить приют для отдыха в расстоянии не более 5 километров от места работы.

24 июля нам пришлось быть свидетелями редчайшего явления под 76° северной широты. С утра над морем стоял туман, но к полудню он поднялся, и мы приступили к «прыжкам» по заливу. Солнце не только грело, но даже и припекало. Над горизонтом неслась какая-то муть; конфигурация берегов и знаков все время изменялась самым причудливым образом. Наконец, работу пришлось прекратить совсем, так как сильная рефракция исключила возможность наблюдения в секстан. Обидно, однако, было прекращать работу в жаркий полярный день, и мы решили заняться выкладыванием большого каменного гурия на мысе Крутом.

За работой мы не заметили, что южная половина небосклона затянулась тучами, и вдруг нас поразил рокошующий перелив самого настоящего грома. На нас двигалась гроза, как будто бы мы были не в 1300 милях от полюса, а где-нибудь среди волжских полей. От дождя пришлось укрыться под огромным камнем, который в виде навеса примостился почти под самым мысом Крутым.

Гроза почти дошла до берега моря и медленно растаяла в воздухе; сразу же сделалось значительно холоднее, но зато мы имели хорошую видимость, которая позволила быстро продвинуть вперед промер.

27 июля работа была закончена. Возвращаясь на корабль, я увидел с горы острова Боневи, что «Торос» отошел, наконец, со своей зимовочной стоянки не менее чем на полтора метра.

Состоялось первое в 1937 году «плавание» нашего судна.



Конец зимовки

*„Торос“ выходит из бухты. Еще встреча с Махоткиным. Остров
Пилота Махоткина. Сбор отрядов. „Торос“ штурмует льды*

Накануне выхода «Тороса» из бухты Ледяной мы сделали открытие. Виктор Александрович, желая определить девиацию наших компасов после длительной стоянки на зимовке, выставил на берегу специальный створ. Определяя его истинное направление, капитан заметил, что получившаяся у него величина магнитного склонения больше чем на 2° отличалась от данных, полученных в прошлом году астрономом с «Седова». Не доверяя своим вычислениям, Виктор Александрович повторил наблюдения и нашел, что разница в склонении достигла уже 3° . Тогда для проверки этого явления по выставленному створу был установлен на льду компас с пеленгатором, и по нему, через определенные промежутки времени, пеленговали створ. Результаты дали интересную картину. Магнитное склонение в бухте Ледяной изменялось в течение суток настолько значительно и в то же время правильно, что при всех наблюдениях, связанных с компасом, надо было постоянно вводить в его показания различные поправки. Амплитуда склонения не оставалась постоянной изо дня в день, но моменты наступления наибольших отклонений от какой-то средней величины наблюдались всегда утром почти в одно и то же время.

К вечеру кривая изменений склонения сглаживалась, приближаясь к прямой линии.

О том, что магнитное склонение имеет свой так называемый суточный ход, было известно очень давно, но величина этого «хода» достигла у нас настолько больших размеров, что не учитывать ее было совершенно невозможно. Наблюдения нам удалось провести в течение 19 суток, и за весь этот период времени не было ни одного дня, чтобы амплитуда изменения склонения была меньше $1\frac{1}{2}^{\circ}$. В дни магнитных бурь, о которых мы просили предупреждать нас магнитологов с мыса Челюскина и острова Диксона, суточная амплитуда изменения магнитного склонения достигала у нас 17° . Эта величина была пока что наибольшей из всех наблюдавшихся до сих пор по трассе Северного морского пути.

Открытие Владимира Александровича сняло тяжелый камень с сердец наших гидрологов, которым я никак не хотел простить некоторую неправильность в разбивке промерных створов на рейде «Зари» в апреле. Эти створы выставлялись ими по компасу, и при накладке выполненного уже промера на карту я заметил, что часть промерных галсов шла не строго параллельно между собой. Ошибка была незначительна и не имела никакого значения для общей ценности промера, но впечатление от карты портилось, и я немало «пил» по этому поводу гидрологов. Сейчас для всех стало совершенно ясным, что, пока прокладывалась промерная магистраль, магнитное склонение несколько раз изменялось и совершенно естественно, что направления промерных галсов никак не могли оставаться строго параллельными.

Оказывается, «пилить» надо было не гидрологов, а меня самого за то, что я не учел возможного присутствия у нас «магнитных каверз». Хорошо, что хоть и с опозданием, но результаты этих «каверз» мы исправили.

Ледовый плен «Тороса» подходил к концу, но пока мы должны были оставаться почти на одном месте. Если бы все участники экспедиции находились на борту, то неделя-другая стоянки существенного значения, конечно, не имела бы, но на экспедиционных работах еще нахо-

дилось восемь человек с весьма небогатым запасом продовольствия. Это обстоятельство заставляло нас по нескольку раз в день подниматься на вершину острова Боневы, чтобы узнать, не начал ли вскрываться ледовый покров архипелага. Увы, кроме двух полыней в Таймырском проливе и на рейде «Зари», пока все оставалось по-старому.

В начале августа толщина льда в нашем районе была от 40 до 70 сантиметров; лед имел большое количество сквозных проталин и глубоких каналов; ходьба по нему была сопряжена с большим риском. Если бы нашим топографам пришлось из-за недостатка продовольствия перебраться на остров Боневы, то очень может быть, что это предприятие и не увенчалось бы успехом. Форсировать этот лед «Торосом», конечно, не имело смысла: мы смогли бы выйти из бухты, но дальнейший путь по архипелагу был закрыт.

30 июля с горы острова Боневы во весь дух примчались два матроса.

— Дым! «Ермак»! Идет, идет сюда, — наперебой рассказывали они радостную весть.

Как бы в подтверждение их слов над Ледяной появился гидросамолет, с которого наша рация приняла привет, посланный В. М. Махоткиным. Через полчаса меня вызвал к радиотелеграфу «Ермак»:

«Здравствуйте. Привет вам от «ермаковцев» и Большой земли. Как у вас обстоят дела со льдом? Мы подошли к острову Герберштейна и встретили непроходимые торосы. Каким путем думаете лучше всего попытаться пройти архипелаг?»

«Торос» ответил:

«Наш лед имеет максимальную толщину в 70 сантиметров, очень много проталин, нет ни одного тороса или ропака. Лед настолько слаб, что «Торос» своим ходом прошел по бухте Ледяной больше сотни метров. Спускайтесь к югу и идите проливом Матисена. Взаимный сердечный привет».

На гору побежало несколько человек смотреть, как красавец «Ермак» разделяется со льдами архипелага, но... ледокол повернул на север и скрылся в направле-

нии к острову Макарова. Утешили себя тем, что раз «Ермак» пошел на север, значит там обстановка лучше.

Тревожила мысль о положении тех, кто сейчас был вне корабля. Западный отряд, работавший на материке, имел у себя в тылу базу геологов в заливе Бирули; в случае катастрофического положения с продовольствием он мог перейти на ее иждивение. С восточной группой, сни-



Стирка парусов весной.

мавшей остров Таймыр, дело обстояло хуже. С окончанием их запасов единственной возможностью существования являлась охота, но этот вид промысла был не совсем надежным. Гуси уже отрастили свои крылья и, хотя не особенно быстро, но все же улетели от охотника. Сезон «легкой» охоты прекратился. Наш лучший «гусятник» Иван Кузьмич Кошелев пробродил как-то двое суток с ружьем и вернулся только с... подбитой чайкой.

7 августа у борта неожиданно появились гидролог и гидрохимик, работавшие в восточной топографической группе. Оба пришли мокрые по пояс.

— Ну, как у вас дела? Почему только двое? Где остальные? — засыпал я их вопросами.

— Все в порядке, Николай Николаевич, работаем; позавчера стали лагерем в 18 километрах от вас, опустился плотный туман. Чтобы не сидеть зря, мы решили провести «Торос» — по баньке соскучились. Завтра пойдем обратно, а вот вам донесение от Юдова.

— Как лед? Очень трудно идти?

— Лед только и ждет, чтобы развалиться на куски. Откровенно говоря, идти паршиво, а в одиночку и совсем не рекомендуем, ну и «Торосу» шагать тоже еще рановато.

— Ну добре, идите мыться и отдыхать, завтра придумаем, что делать дальше.

Н. С. Юдов сообщал, что работа идет успешно, но объем ее против плана значительно возрос из-за большой изрезанности берегов. В продовольствии отряд пока затруднений не испытывал, но запасы подходят к концу. До полного окончания съёмки Таймыра отряд работы не прекратит ни по каким причинам.

Я рассказал товарищам о создавшемся положении. Вызвались добровольцы доставить на плечах продовольствие отряду, так как о движении с нартами не могло быть и речи. Утром восемь человек отправились в свое рискованное путешествие через пролив Паландера. Ледовый покров был удивительно обманчив. Там, где казалось, что нельзя было ступить, лед совершенно свободно выдерживал тяжелый груз; на некоторых же участках он буквально разезжался под ногами.

Продовольственный транспорт почти перешел пролив, как вдруг отошедший несколько в сторону третий механик Е. С. Иванов провалился под лед вместе с тяжелым грузом на плечах. К утопающему бросились ближайшие товарищи, но лед стал обламываться под их ногами, когда они были от Иванова еще метрах в 20—25. На мгновение люди застыли от ужаса. Механик пытался сбросить с себя груз, но одной рукой не мог развязать узла; другой он держался за кромку льда. Ясно, что эта борьба долго продолжаться не могла. Брошенный конец веревки до нужного места не достал.

— Держись, Женья! Я сейчас! — закричал гидролог Петр Петрович Рахманов и пополз на животе к Иванову.

— Стой! Куда ты, чорт! Все равно не доберешься! Мне уже не поможешь! — запротестовал тонущий, явно теряя силы.

Гидролог продолжал свой путь; за ним поползли матросы. Петр Петрович уже бросил Иванову конец ремня от бинокля. Осторожно, подталкивая друг друга, цепь из распластанных человеческих тел выползла на твердый лед. Только сейчас люди окончательно пришли в себя. Как и всегда бывает в таких случаях, больше всего досталось бедняге Иванову за то, что он чуть не погиб.

— Да что вы, ребята! Хотел обойти вон ту канаву, чтобы меньше в воде брести, ну и... того... искупался. Что же тут особенного? Вот только весь хлеб замочил.

На этом происшествие и закончилось. Продовольственный транспорт был доставлен на мыс Олений острова Таймыра, и отряд через сутки вернулся тем же путем на корабль. Это был наш последний массовый поход на льду. Уже на следующий день количество промоин настолько увеличилось, что совершенно исчезла возможность сообщения даже между кораблем и берегом острова Боневя.

Вечером пришло радио с «Русанова» с сообщением, что он, обогнув с севера остров Русский, подошел к острову Пилота Алексева, где высадил 6 человек рабочих для «Тороса» и гидрографический отряд в 10 человек для проведения триангуляционного ряда от Таймыра на остров Русский. На борту «Русанова» находился для нас также запас нефти. Пароход сделал попытку пройти в архипелаг, но встретил всюду невзломанный, а местами даже торосистый лед; поэтому он произвел высадку людей на острове Пилота Алексева.

Затянувшаяся стоянка в бухте Ледяной начала надоедать. Утром 11 августа винт «Тороса» заработал. Началось обычное форсирование льда с нескончаемыми переменами ходов; о лавировке думать еще не приходилось; мы с трудом смогли только пробить канал на ширину нашего корпуса. Сначала дело кое-как шло, но,

пройдя кабельтова три, «Торос» встретил такой лед, что при ударе просто отскакивал от него. Пришлось стать на ледовый якорь. Над архипелагом почти все время стоял туман.

Так прошел еще один день. 13 августа утром ко мне в каюту зашел Виктор Александрович.

— Ну, Николай Николаевич, пишем приказ об окончании зимовки. В Паландере начало торосить лед.

— Поздравляю, дорогой. Значит перешагиваем в новый этап работы. Как-то встретит нас эта навигация?

— Мы ее сами постараемся как следует встретить. Корабль у нас — золото, а ребята на нем — лучше и желать нечего. С зимой справились, ну а с летом справиться нам просто по штату положено. Пошли на мостик!

Утро было пасмурное; тянул легкий, сравнительно теплый ветерок. Поперек пролива Паландера выросла гряда торосов высотой с полметра. Лед двигался всей массой; на вершине тороса нет-нет да и отрывалась какая-нибудь льдина и с шумом скатывалась вниз.

— Подождем, пока ледок успокоится, и в путь дорожку, — решил капитан, с любовью оглядывая свой корабль, блиставший свежей окраской и надраенной палубой.

На всем корабле царило оживление, как в большой праздник. Нам предстояли еще большие бои, и к ним коллектив шел с абсолютной уверенностью в победе. Лед продолжал медленно двигаться по проливу, то открывая крошечные полыньи, то нагромождаясь в торосы. Только на следующее утро заработал главный мотор корабля. С невероятным упорством сдавал свои позиции ледяной покров; «Торос» шаг за шагом двигался вперед. После семи часов работы мы обогнули мыс Гнейсовый и вошли в лед пролива Паландера.

— Прощай, Ледяная, голубушка! Спасибо за приют и гостеприимство, — низко поклонился в сторону покинутой бухты старший механик.

— Что, Григорьевич, грустно со своей деревней расставаться? — спросил его один из штурманов.

— А вы думали как же? Ведь шутка-шуткой, а одиннадцать месяцев я здесь прожил.

— Верно, Григорьевич, правильно говоришь, — подтвердил боцман. — Бухта хорошая, и жили мы в ней хорошо. Помните, Николай Николаевич, я вам на собрании осенью еще говорил, что хорошо зимовать будем. Ведь по-моему вышло.

— По-твоему, боцман. Я зимовкой доволен.

«Торос» проходил траверз бухты Каменистой. Впереди за мысом Северным синела чистая вода. Прешло



Результаты весенней охоты.

еще около часа, и наш красавец, рассекая форштевнем изумрудную воду, семиузловым ходом направился к северу. Буквально все, кроме вахтенного механика, находились на палубе, любуясь открытым пространством воды и быстрым движением корабля. Динка, наострив уши, виляла хвостом, как бы разделяя всеобщую радость и оживление.

Арктика, однако, еще не сдалась. К нашему огромному удивлению мы не видели того льда, который покрывал архипелаг зимой; не было и сплошных весенних

проталин. Нас окружали неизвестно откуда появившиеся громадные торосы, засыпанные глубоким, не тронутым солнцем снегом. Чистая вода, по которой шел «Торос», оказалась громадной треугольной полыней, расположенной в пространстве, ограниченном линиями между мысами Скотт-Гансена, Вегой и Северным. Мы быстро обошли ее границы и везде видели только многолетний торосистый лед. Исключение составлял лишь пролив Свердруп, где сохранился годовалый лед. К его кромке на чистой воде стал «Торос» на первую ночевку навигации 1937 года.

Далеко на горизонте, под островом Герберштейна был виден стоявший на месте «Ермак». Ледокол, видимо, успел обогнуть остров Русский с севера и теперь выжидал разрежения льдов в южных проливах архипелага.

15 августа с утра над нами закружился легкий разведочный самолет с «Ермака». Пролетая над кораблем, летчик сбросил нам выпел, но немного не рассчитал и попал в воду. Вымпел с грузом камнем пошел на дно. На запрос по радио «Ермак» ответил, что послали нам комплект газет. Досадно было, что посылка ушла на дно. Граница нашей полыни оставалась в прежнем положении, и мы до получения возможности двигаться к острову Пилота Алексеева занялись определением и уничтожением девиации компасов. Снова опустился густой туман, лишь изредка прерываемый узкими просветами.

Вдруг в тумане начал слышаться характерный гул самолета.

— Вот это номер! Самолет в воздухе и в такой туман, — искренно удивился Виктор Александрович. — Наверное опять с «Ермака», но куда же его понесло в такую погоду?

Гул мотора самолета усилился, и вдруг мы услышали крик с кормы:

— Вон, вон он! Садится на воду, к нам идет!

Действительно, откуда-то с востока из пелены тумана вынырнул гидроплан и явно шел на посадку в полыню, в которой стал «Торос».

— Да ведь это же Махоткин на «Н-25»! Ну и ну! —

и с укоризной и с явным восхищением раздались голоса среди «торосовцев».

— Ну, конечно, Василий Михайлович! Вон и рукой машет. Давайте на лед человека три, он пришвартуется — помочь надо. На камбузе! Горячего кофе приготовить! — распорядился капитан.

Гидроплан подошел к кромке льда, с него бросили матросам конец, и вот среди нас коренастая улыбающаяся фигура Василия Михайловича, пожимающая десятки протянутых к нему рук.

— Здорово, здорово, ребятки! Ну, что же, с окончанием зимовки вас! Николай Николаевич, привет!

— Здравствуйте. Каким же вас ветром в такой туман занесло сюда?

— Нельзя, видите ли, сидеть на базе, коли кораблики во льдах толкаются. Наше дело такое. Туманчик, — чорт его раздери, — плохо с ним. Летишь, и все впустишь, в прогалинку иногда что-либо увидишь — тем и живешь. Вот я и вас в «дырочку» увидел, ну как же, думаю, старых знакомых не поздравить с выходом в плавание.

— Спасибо, что навестили. Идемте горячего кофейку выпить, да разрешите и экипажу вашему погреться, а за «птицей» наши ребята посмотрят.

— Сейчас придут, и не пустые, а с подарками. Я ведь из Усть-Таймыра лечу, так мне там в кузов такой рыбы подсыпали... Журавлев наловил сегодня утром и наказал вам сбросить, ну а мы прямо из рук в руки передадим — вернее будет.

В кают-компании Василий Михайлович поделился с нами результатами своих разведочных полетов.

— Ледовое хозяйство нынче неважное. В начале навигации разнесло было, особенно на западе; пароходики до Диксона добежали одним махом, ну а теперь картина изменилась. С севера такого компоту натащило, что чистой водички и сквозь увеличительное стекло не увидишь. Ледоколы что-то захандрили: их как будто бы кто-то держит за хвост. В общем сейчас туго приходится. Ладно, что вы выскочили из Ледяной, дуйте сейчас на запад, пока дорожка еще есть.

— Что вы, Василий Михайлович, да у нас еще работы по горло! Топографы по островам бродят, на Алексееве «Русанов» целый десант высадил.

— Приткие вы, ну а если на вторую зиму застрянете, тогда что?

— Нам застревать не полагается — продовольствие кончается, будем пробиваться, ну а работу тоже ведь не бросишь.

— Конечно, бросать нельзя, но надо так рассчитать, чтобы, как говорят, не влипнуть. Разумная осторожность, знаете, великое дело. Риск хорошая вещь, но всякое рискованное мероприятие должно подкрепляться точным расчетом.

— Эх, Василий Михайлович, вот если бы ваша «птица» не летала в такие туманы как сегодня, то и мы дунули бы сразу домой на запад. Теперь пословицы по-инюму звучат: хорошие примеры — заразительны.

Василий Михайлович только рукой махнул.

— Я только посоветовал, а вообще... Ну, спасибо за хлеб-соль. Пора и дальше трогаться. Найдете топографов — привет им передайте. Я тут еще не раз полетаю. Ну, до встречи на... да что там где-то «на» — просто в Москве и с победой!

Самолет оторвался от воды, сделал над нами круг и скрылся в направлении на «Ермак». В. М. Махоткин увозил туда от нас копию с карты, составленной по нашим работам, — первой совершенно достоверной для залива Бирули и проливов Фрама и Свердруп.

Во второй половине дня туман поднялся, стали видны отдельные острова архипелага. «Ермак» задымил своими трубами и медленно поплыл по проливу Матисена на запад. «Торос» тоже снялся с ледового якоря и направился вдоль ледяного барьера полыньи, чтобы найти из нее выход. Этот барьер чуть раздался в районе мыса Веги; на всем остальном протяжении он стоял непреодолимой для нас стеной.

План дальнейших действий «Тороса» был ясен. На востоке нашего района находился топографический отряд Юдова с очень ограниченным запасом продовольствия, на востоке же, на острове Пилота Алексеева на

ходилса высаженный с «Русанова» отряд ехавших к нам рабочих, там же на «Русанове» находилось доставленное нам горючее. На западе был только отряд Цыганюка, который имел обильную продовольственную базу в лагере у геологов в заливе Бирули. «Торос» осторожно нащупал кромку торосистого льда и, как говорят, с боем пошел к новым победам. Теперь мы в них были абсолютно уверены. Коллектив экспедиции спаяла полярная ночь, тяжелые походы, радость успехов в работе и, наконец, что самое главное, чувство ответственности за порученное нам дело. Небольшой переход, как и следовало ожидать, был труден. Сплоченность льда изменялась от 6 до 8 баллов, и лишь потому, что лед был мелкобитым, «Торос» проложил себе дорогу. Виктор Александрович управлял своим кораблем, как опытный кавалерист хорошо выезженной лошадью.

У южных берегов острова Пилота Алексеева был дан ряд продолжительных гудков, и скоро на его вершине показались отдельные точки бегущих к нам людей. Наша семья пополнилась шестью крепкими молодыми рабочими, присланными нам на подмогу из Архангельска. Эх, если бы эти молодцы были у нас месяца на четыре раньше! Новых товарищей «торосовцы» встретили похвойски. Осмотрели их одежду, проверили специальность, указали место жилья. Красный уголок вновь превратился в жилое помещение. Кроме наших рабочих на острове Алексеева находился геодезический отряд в 10 человек, посланный сюда Гидрографическим управлением для прокладывания триангуляции через архипелаг к острову Русскому.

Начальник отряда В. В. Орлов был немало смущен той обстановкой, которую он встретил в архипелаге.

— Как мы организуем работу — я себе не представляю, — сетовал он, рассказывая мне о своих перспективах. — Зимой предполагалось, что мы на нашем судне «Папанин» выйдем к вам в подкрепление и за лето осилим нашу триангуляцию к Русскому. Подготовка «Папанина» затянулась на неопределенное время, и нас, десять человек, с одним катером послали на «Русанове» вперед подготовить базис и выполнить ре-

когносцировку триангуляции. Вот мы и очутились на острове, окруженном таким льдом, где не только на катере, а даже и на «Русанове» нельзя продвинуться ни в какую сторону. Как вы сюда добрались, — не понимаю!

— Добрались просто — напролом через скопления льда и лавировкой по разводьям. Как у вас дела со снабжением и снаряжением?

— Неважно; сборы у нас были короткие, что успели, то и захватили. Продовольствия имеем на месяц.

— А как со связью?

— Никак, Николай Николаевич!

— Фу, чорт! Как же можно так людей отправлять!

— Я высказывал такие соображения, но меня заверили, что наш корабль выйдет следом за «Русановым», и, кроме того, мы ведь знали, что вы находитесь тут.

— С продовольствием у нас нехорошо получится. Наши запасы подходят к концу. На «Папанина» рассчитывать нечего. Ледок в этом году свирепый. Радиста у вас тоже нет?

— Нет и радиста.

— Ну, так, значит, и мудрить не будем. Измеряйте на острове базис и считайте, что вы пока находитесь в составе нашей экспедиции. Если пройдет судно «Папанин», перейдете на него и будете выполнять свой план работ; если нет, мы вас возьмем к себе на борт, когда будем уходить, и доставим в Архангельск. Наконец, если разнесет лед, попробуем соединенными усилиями обязательно охватить съемочными работами группу островов Цивольки. Своих ребят предупредите, что мы вас тут замрзать не оставим.

— Есть, так и решим. Только вы уж не отказывайтесь навещать нас почаще. Скажу откровенно, неприветливо здесь как-то быть в положении «робинзонов» с месячным запасом продовольствия. Сегодня услышали ваши гудки, так чуть в пляску не ударились.

— Это вам с непривычки показалось, а в общем архипелаг замечательное место. Вот подождите, туман рассеется, такие красоты откроются, что и уезжать не захотите.

Ободренный В. В. Орлов уехал на берег, а «Торос»

пошел на юг по тому самому проливу, который промерил Виктор Александрович зимой со льда. Льда здесь было гораздо меньше. Скорее мы вышли в Таймырский пролив, и, следуя по нему, дошли до предельно малых глубин, милях в двух от мыса Лагерного. Где-то здесь должен был находиться топографический отряд Н. С. Юдова. Спущенная на воду шлюпка доставила на



Весенние маршруты топографов.

берег смену рабочего состава для отряда. Было часов пять утра. «Торос» периодически подавал гудки, но нигде на берегу не было видно ни души.

— Ну, что же, надо идти вдоль берега к мысу Лагерному. Там у них разбита палатка и, если отряд уже перешел, очевидно найдем записку с указанием места, где их надо искать.

Четырехвесельная шлюпка с огромным трудом преодолевала стремительное встречное течение, идущее

через узость пролива. На том самом месте, где раньше стояла палатка, около нее, чуть дымились остатки костра. Шлюпка с разгона врезалась в прибрежный песок.

Велико было удивление крепко спящих гидрографов, когда я появился в их «спальне».

— Николай Николаевич! Вы какими судьбами?

— Самыми простыми — на «Торосе».

— Ну, на «Торосе» еще не скоро придется ходить. Нет, серьезно, как вы добрались?

— Да уверяю вас, что на оудне. Доставил вам смену рабочих, а гидрологов заберу к себе.

Топографы окончательно растерялись. Сергей Александрович выскочил из палатки и, увидев новых рабочих, чуть не принялся щипать себя за нос, чтобы убедиться, что все было не сон.

— Николай Николаевич, мы кончили работу часа 4—5 тому назад. Весь пролив был забит льдом, да и не очищался он ни разу — просто встросило лед и все. А сейчас — смотрите — чистая вода, шлюпка. Ну и номер! А «Торос» где?

— Стоит за мыском в двух милях отсюда и ждет вас к горячему завтраку.

— Здорово! Петро, сматывай монатки — летнюю гидрологию начнем! — засуетился вконец обрадованный гидрохимик.

Лагерь был свернут в один миг. Надо, впрочем, сказать откровенно, что и груза было не ахти как много. Палатка, четыре спальных мешка, инструменты и совсем немножко банок с мясными консервами. Отряд уже давно питался совсем скромно, чтобы не сказаться в критическом положении в отношении продовольствия.

— Ну рассказывайте, что сделали за это время, — спросил я Н. С. Юдова, когда мы сидели в шлюпке.

— Что тут было — потеха, право! Начали мы съемку с самых восточных окраин нашего района. Местность — ни под какую нашу категорию не подведешь. Залив на заливе. Островок — смотреть не на что по площади, а пока его всю береговую полосу

обойдешь — десятки линейных километров получаются. Ну вот, ждем мы со съемкой, вдруг видим — лед взломало и ну уносить из пролива. А у нас на островке продовольствия не больше чем на два дня оставалось — все остальные базы на противоположном берегу пролива. Подхватили инструменты, что успели из снаряжения, и на льдину. И смех, и грех, право! Льдина прочная, плавать хорошо, да только несет ее, чорта, не поперек, а вдоль пролива. Управлять нечем, только рейками и подгребали. Долго плавали, ну все же перебрались. Сейчас вы нас туда и высаживайте, — остров-то мы снимать не кончили. Ну вот, перебрались на другой берег, думали, что это тоже остров: ведь Виктор Александрович зимой с промером прошел по проливу, отделявшему его от Таймыра. Мы помнили только, что глубина этого пролива была полметра в самой узкой части — значит беспокоиться нечего: кончится продовольствие — перейдем пролив вброд и на Таймыр, а там три завезенных вами базы. Продолжаем снимать, а пролива-то так и не нашли. Оказывается, что наш «остров» соединен крошечным песчаным перешейком с Таймыром и по середине перешейка лужа; в ней-то Виктор Александрович зимой случайно и измерил глубину в полметра. Эх, и поиздевался я над Петром Петровичем, — он-то ведь тоже был в промерной группе, сам и глубину мерил. Вот так и шли мы со съемкой до вчерашнего дня. Работать больше приходится по ночам — днем туман стоит.

На планшете Н. С. Юдова вместо одного острова Таймыр был выведен целый лабиринт. Работа была проведена огромная. В тот же день топографический отряд с новым рабочим составом был высажен на мыс Песцовый нового, отсеченного от Таймыра острова, который по единодушному желанию всех «торосовцев» был назван островом Пилота Махоткина.

«Торос» направил свой путь к устью реки Таймыр, где разгружался пароход «Русанов». Таймырский залив в большей части своей площади оказался чистым от льда. Никто из нас не ожидал, что в текущем году эта вода оказалась и первым и последним более или

менее значительным пространством, по которому «Торос» мог идти без непрерывных боев со льдом.

Приемка нефти с «Русанова» заняла часов семь, после чего мы вновь перебросили отряд Н. С. Юдова с острова Пилота Махоткина на материк. Топографам надо было еще крепко поработать дней 10—15. Погоды стояли совсем не утешительные. То густой туман, то ветер со снегом. Температура воздуха выше 0° не принималась. Сведения о распределении льдов были какие-то неопределенные. С одной стороны, суда в рекордно ранний срок прошли пролив Вилькицкого, с другой — с востока и с запада неслись тревожные телеграммы о том, что отдельные корабли бессильны выбраться из дрейфующих льдов. Ледоколы молчали...

— Ну, Виктор Александрович, теперь во всю силу на запад к отряду Цыганюка! По пути заглянем к Орлову и, не задерживаясь, дальше.

Переход был совершен с «боем». «Торос» выходил победителем, но нельзя сказать, чтобы дело обходилось без ран. Ледовая обшивка получила уже не царапины, а глубокие ямы, вырезанные льдом. Нижняя скоба оковки форштевня тронулась с места и повисла как стремя.

Михаила Ивановича мы нашли на входном мысу в залив Бирули. Весь район был заснят, и отряд дней пять уже гостил в Бируле. Здесь тоже не обошлось без приключений.

Во время съемки залива Волчьего ледяной покров неожиданно взломало, и отряд оказался отрезанным от теодолита, оставленного на противоположном берегу залива. Дойти до инструмента по берегу — значило потерять двое суток, а отряду предстояло еще пройти со съемкой около сотни километров, имея запас продовольствия на пять суток. Михаил Иванович решил оставить теодолит на месте и взять его, когда придет «Торос». Отряд продолжал съемку; кончив работу, он счел неудобным оставаться на изживении геологов в заливе Бирули. Решили по льду добраться до корабля. Путешествие прошло благополучно, но в бухте Ледяной топографы увидели только канал, сделанный

во льду «Торосом»; само судно уже находилось в это время у острова Пилота Алексеева. Отряд, не имея связи, не знал, что «Торос» вышел из бухты, начав навигацию 1937 года.

Захватив часть продовольствия из нашей бывшей бани, люди прежним путем возвратились в залив Бирули. Здесь мы и нашли своих друзей.



„Торос“ во льдах у мыса Иванова на пути в Архангельск.

— Ну, а как геологи себя чувствуют?

— Работают, ждут парохода. Дичи они себе наготовили много, но все же, если пароход задержится, придется животы подтянуть.

— Надо помочь ребятам. Виктор Александрович, давайте еще подкинем чего-нибудь Левскому. Что-то со льдом и движением кораблей невесело идет дело, как бы не уморить «слюдяных» исследователей.

«Торос» вошел в залив Бирули и выгрузил отряду геологов еще месячный запас продовольствия. Боль-

шего дать мы не могли, ибо трюмы «Тороса» почти опустели. Напролом через проливы Фрама и Зари мы подошли к мысу Лагерному в Таймырском проливе с запада и, приняв на борт отряд Юдова, доставили его на Таймыр. Объединив топографов в большой отряд, мы решили одним «ударом» закончить всю нашу съемку.

Настал сентябрь. Количество льда в архипелаге росло не по дням, а по часам. Непрестанный северо-западный ветер гнал к нам такие нагромождения торосов, что движение корабля было почти полностью парализовано. Температура воздуха все время стояла ниже 0°; отдельные пространства чистой воды между битым льдом замерзли. С моря приходили тревожные вести. Ни один корабль, находившийся в зоне льдов, не мог двигаться самостоятельно; ледоколы пассивно дрейфовали. С «Седова» и «Малыгина» пришло распоряжение принять все меры к тому, чтобы снять отряд Орлова с острова Пилота Алексеева и выйти из архипелага на запад. Оба эти корабля, израсходовав весь свой запас угля, дрейфовали со льдом в море Лаптевых. «Папанин» получил приказ от штаба проводки судов в Западном Арктическом секторе прекратить гидрографические работы и крейсировать вдоль кромки льдов, сообщая ее положение. Не хотелось верить, что навигация 1937 года оказалась сорванной, но картина была более чем безнадежна.

В проливе Паландера, когда «Торос» двигался к топографическим отрядом на острове Таймыре, кораблю пришлось выдержать первое серьезное испытание. Пролит был покрыт сравнительно ровным сплошным льдом толщиной сантиметров в 30—40. «Торос» пересек пролив, сделав канал во льду, и, возвращаясь по старому следу обратно, попал в первое серьезное сжатие. Кромки канала сошлись, и лед начал давить корабль с такой силой, что он буквально застонал. Сжатие шло толчками, и в момент наибольших напоров «Торос» трещал, вздрагивая всем корпусом. Мы молча смотрели на эту борьбу стихийных сил природы с сооружением человеческих рук. Мы имели несчастье попасть в самое неблаго-

приятное из всех возможных положений в этом сжатии. Сходящиеся крошки льда не имели между собой ни единой битой льдинки, из которых могла бы образоваться под бортами «ледяная подушка», игравшая роль кранца. Борта принимали на себя давление острых краев льда в таком месте, где корпус имеет почти прямые обводы, и судно не выжималось, а давилось льдом так, как если бы его сжимали в гигантских слесарных тисках. Сжатие длилось несколько минут, но и их было достаточно, чтобы вдоль бортов судна остались глубокие следы от этих ледовых объятий. «Торос» уцелел, но течь, полученная им еще раньше, заметно увеличилась. Борьба закончилась в нашу пользу. Мы продолжали свой путь, намереваясь добраться до острова Пилота Алексеева и снять находившихся на нем людей.

На этом коротком пути сжатие повторилось у островов Скалистых, но здесь мы имели дело уже не с ледяными полями, а с битыми торосами. Корабль сильно накренило на борт и стало приподнимать вверх, — это было не страшно. Операция по съёмке людей с острова Пилота Алексеева заняла не больше двух часов, а путь к ним, всего 20 миль, потребовал почти пяти суток.

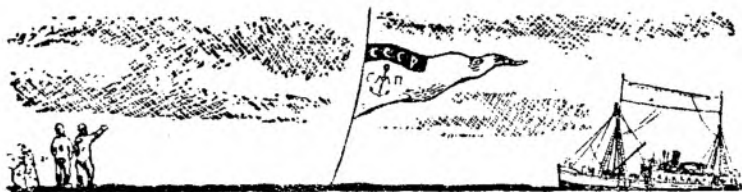
Непрерывно шел снег. Холодно было так, что мы снова залезли в меховую одежду.

На обратном пути от острова Пилота Алексеева мы нашли к северу от Мойсеева крошечный каменистый островок, лежащий на основном пути кораблей, идущих через пролив Матисена к западным берегам Таймыра. Эта куча камней показалась мне сначала просто рифом, и только после того, как Виктор Александрович подробно рассмотрел опасность с мачты, мы убедились, что островок имеет места и песчаную поверхность.

В ночь с 5 на 6 сентября экспедиция, закончив все свои плановые работы в южной части архипелага Норденшельда, решила начать движение на запад. В слепящей пурге Виктор Александрович вел свой корабль с населением в 49 человек.

Пассажиры размещались в красном уголке. Оттуда доносились взрывы смеха, споры, звуки гармонии. Год зимовки крепил уверенность коллектива в своих силах,

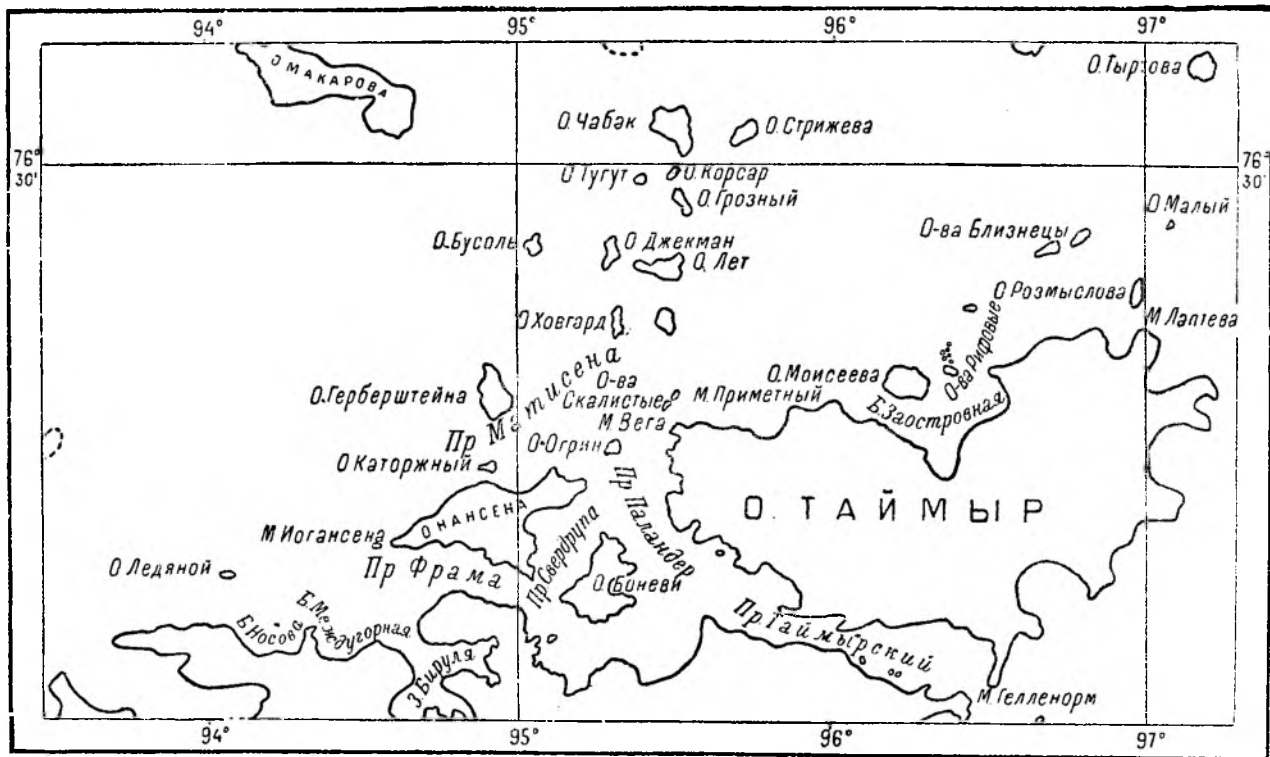
и это не было зазнайством. Предстоящий путь через все Карское море, забитое тяжелыми льдами, понимался всеми, как чрезвычайно тяжелое испытание. Коллектив знал, что, в то время как «Торос» взял курс на запад, буквально ни одно судно самостоятельно не двигалось в ледовой зоне Карского моря. Из многочисленных телеграмм, проносившихся в эфире, нам было известно, что ни один ледокол в данное время не в состоянии притти к нам на помощь и что в Архангельск мы должны довести «Торос» только своими силами.



Вместо заключения

Сорок четыре дня понадобилось «Торосу» на то, чтобы преодолеть расстояние от архипелага Норденшельда до Архангельска, куда мы прибыли 19 октября, имея достаточную течь, начисто срезанный льдом фальшкиль и прорезанную до основного корпуса ледовую обшивку. Эти раны были получены кораблем во время особенно жестких «ледяных объятий» в районе мыса Иванова с 6 по 17 сентября. Здесь «Торос» несколько раз попал в сжатия, которые кренили судно, изменяли его дифферент и даже прогибали борта. К счастью, этот суровый экзамен «Торос» выдержал, и если и получил несколько ран, то, в сущности, все они не имели существенного значения для общего состояния корабля. После незначительного ремонта «Торос» вновь приобрел свою прежнюю работоспособность.

Результаты годичной работы экспедиции позволили уже в 1938 году издать навигационную карту южной части архипелага Норденшельда, удовлетворяющую всем первоочередным запросам мореплавателей. С производственным заданием коллектив экспедиции справился, и справился хорошо. Опыт первой советской гидрографической зимовки на судне позволил сделать несколько весьма существенных выводов.



Карта южной части архипелага Норденшельда, составленная по работам полярной экспедиции Толля
в 1900-1901 годах

Трасса Северного морского пути пролегает по районам Арктики, значительно разнящимся один от другого в отношении их доступности. Наряду с участками, допускающими плавание на судах любого типа, трасса проходит в таких местах, где плавание без помощи сильных ледоколов бывает обычно невозможным. Совершенно естественно, что гидрографическое освоение трассы не может не находиться в самой тесной зависимости от степени доступности того или иного района. В первые годы деятельности полярной гидрографии ее работы в основном носили рекогносцировочный характер, сосредоточивались там, куда более или менее свободно проникали наши суда. Работы велись и в более труднодоступных участках, но здесь они не носили систематического характера, и в их гидрографическом комплексе, как правило, отсутствовал промер. Последний же является основой всех гидрографических исследований, ибо любая, самая точная карта, но не располагающая данными о характере рельефа морского дна, не может служить навигационным пособием.

Гидрографические суда, проникая в такие узловые пункты трассы, как архипелаг Норденшельда, пролив Вилькицкого, Новосибирские острова и т. п., располагали настолько коротким навигационным периодом, что, несмотря ни на какие темпы работ, не были в состоянии выполнить подробное систематическое обследование этих участков. Задача освоения «узлов» нашла свое решение в опыте работ экспедиции «Тороса».

Эта зимовка, являясь по существу случайной, не располагала никакими зимовочными техническими средствами для работы и все же смогла дать вполне удовлетворительный материал, освещающий один из наименее доступных районов Арктики. Нет никакого сомнения в том, что если такую экспедицию снабдить хотя бы достаточным количеством ездовых собак, район ее деятельности может быть значительно расширен. Такое решение задачи освоения труднодоступных участков Арктики и приняло Гидрографическое управление Главсевморпути, направившее на зимовку, после опыта «Тороса», ряд своих судов. Ближайшей нашей задачей является

оснащение этих зимовок испытанным автотранспортом, а возможно и легкими самолетами. Для повышения эффективности промера со льда экспедиции снабжаются автоматическими ледовыми бурами.

Одновременно, впрочем, напрашивается и еще один вариант дальнейшего развития работ полярной гидрографии. Нельзя не отметить, что «Торос» смог выйти в плавание по окончании зимовки после того, как в этот же район уже прибыли «Ермак» и «Русанов». Тот период времени, в течение которого эти два судна находились в плавании, а следовательно могли выполнять промер, «Торос», как судно, непроизводительно простоял во льдах архипелага. Будет, повидимому, правильнее организовать гидрографические зимовки не на судах, а в специально построенных домах, освобождая тем самым пловучие средства для осуществления их прямого назначения — плавания с промером.

Осуществление этого мероприятия является также вопросом ближайших лет, и надо полагать, что уже к концу третьего пятилетнего плана развития народного хозяйства СССР Советский Арктический сектор будет располагать целым рядом гидрографических баз, разбросанных по главнейшим объектам наших работ. Гидрографии предстоит не только освоить, но в значительной степени также и обжить Арктику.

Подводя итоги работ экспедиции на «Торосе», нужно отметить, что самым важным результатом зимовки явилась проверка нашей готовности к выполнению любых больших и малых задач. Двадцать три участника экспедиции не только преодолели все внешние трудности, но и создали обстановку, которая помогла справиться им со своими внутренними, естественными противоречиями. Несмотря на возрастное различие и разницу в образовательном и культурном уровне, участники экспедиции сплотились в единый, крепкий, товарищеский коллектив.

Коллектив, объединенный ясной целью, спаянный определенным чувством ответственности за порученное ему дело, сам преодолевал все трудности, стоявшие на его пути. Жизнью зимовки руководило чувство коллективности, ставшее неотъемлемым качеством советских лю-

дей. Крепко спаянный коллектив, проникнутый сознанием долга перед народом, родиной, не терпит поражения, — этот факт еще раз подтвердила зимовка «Тороса».

Навигационная обстановка в Арктике в 1937 году была нелегкой, многие суда Главсевморпути вынуждены были зазимовать во льдах в самых неблагоприятных условиях, план перевозок оказался сорванным. Но наивно объяснять причины этих неудач только неблагоприятной ледовой обстановкой. С этим явлением мы умеем прекрасно справляться. Гораздо страшнее льдов по своим результатам оказалась наша беспечность. Эта беспечность привела к тому, что враги народа сумели обратиться к руководящим постам в Главное управление Северного морского пути. Они нанесли нам немало тяжелых ран. Одним из таких вредительских актов была «организация» навигации в Арктике в 1937 году. Враги народа довели наши корабли до того, что они имели ряд аварий и непредвиденные зимовки в Арктике. Крошечный «Торос» оказался не замеченным этими паразитами, и он шел во льдах там, где неподвижно застыли мощные ледаколы.

Этот урок мы не должны забывать, и мы его никогда не забудем. Силами всего многомиллионного героического советского народа Северный морской путь превратится завтра в нормально действующую морскую магистраль. Этому помешать никто не в силах.

ГИДРОГРАФИЧЕСКОЕ СУДНО „ТОРОС“

Длина	31,8 м	Дедвейт	162,5 т
Ширина	7,05 м	Водоизмещение . .	411,0 т
Высота борта	3,45 м	Мощность главного	
Грузоподъемность		двигателя	200 л. с.
(нетто)	100,0 т	Парусность	171,0 кв. м

Размещение помещений

- | | |
|---|--|
| <ol style="list-style-type: none"> 1. Каюта начальника экспедиции 2. Каюта капитана 3. Выход на спардек 4. Каюта старшего механика 5. Кают-компания 6. Каюта старшего помощника 7. Радиорубка 8. Буфет 9. Каюта 2-го и 3-го помощников 10. Аварийный ход в машину 11. Лазарет 12. Машинная шахта 13. Каюта 2-го и 3-го механиков 14. Бельевая 15. Умывальник 16. Гальюн 17. Ход в рулевую рубку 18. Ход в столовую команды 19. Камбуз 20. Трюм 21. Палубная каюта гидрографов 22. Гидрохимическая лаборатория | <ol style="list-style-type: none"> 23. Ход в кубрик 24. Шкиперская 25. Цистерны для нефти 26. Распределительный штиг 27. Динамо 28. Аварийный пожарный насос 29. Цистерны для масла 30. Ручной трюмный насос 31. Воздушные баллоны 32. Главный двигатель 33. Воздушный баллон для си-
рены 34. Верстак 35. Запасные каюты 36. Столовая команды 37. Канатный ящик 38. Каюта боцмана и моториста 39. Каюта поваров 40. Кубрик 41. Штурманская рубка 42. Рулевая рубка 43. Прожектор 44. Брашпиль 45. Световой люк в столовую
для команды 46. То же, в машинное отделение 47. То же, в кают-компанию |
|---|--|

ОБЪЯСНЕНИЕ ВСТРЕЧАЮЩИХСЯ В ТЕКСТЕ НЕКОТОРЫХ МОРСКИХ И ТЕХНИЧЕСКИХ ВЫРАЖЕНИЙ

- Азимут** — угол между направлением на какой-либо предмет на местности или между вертикалом светила и меридианом места.
- Базис** — см. триангуляция.
- Бегущий такелаж** — совокупность снастей на корабле, проходящих через блоки и служащих для постановки и управления парусами, подъема тяжестей и т. д.
- Близмеридиональная высота** — высота светила над горизонтом в момент, незначительно отстающий от момента кульминации светила, т. е. прохождения им меридиана места (наблюдателя). Высоты светил измеряются для вычисления по ним местоположения точки наблюдения в море или на земной поверхности. По близмеридиональной высоте солнца вычисляется его меридиональная высота (высота в момент кульминации), и по ней — географическая широта места.
- Ванты** — тросы, укрепляющие мачты корабля с боков. На некоторых судах отдельные смежные ванты связываются между собой тонкими веревками, носящими название выблинок и образующими вместе с вантами как бы веревочную лестницу для подъема на мачты.
- Верп (или стоп) анкер** — небольшой якорь, которым обычно пользуются при стаскивании судна с мели. Верп завозят с корабля на шлюпке на глубокие места и, подтягиваясь к нему на канате, стаскивают судно с мели. В отличие от верпа, главный якорь судна носит название станового якоря.
- Гальюн** — судовая уборная.
- Искусственный горизонт** — морской инструмент, представляющий собою небольшой резервуар с налитой в него ртутью или какой-либо иной жидкостью, обладающей свойствами зеркальной поверхности. Путем совмещения в секстане небесного светила с отраженным его изображением в искусственном горизонте определяют высоту светила.
- Камбуз** — название кухни на корабле.
- Камбузник** — рабочий на судовой кухне, помогающий повару (коку).
- Клеванты** — небольшие куски дерева, пришиваемые к брезенту (например, палатки) и играющие роль пуговиц.
- Клотик** — выточенное из дерева полушарие (или кружок), надеваемое на вершину мачты или флагштока. Через клотик пропускается тонкая веревка, называемая сигнальным фалом и служащая для подъема флагов.
- Мензульная съемка** — один из видов топографических работ, имеющих целью дать на плоскости полное, верное и наглядное

изображение земной поверхности со всеми находящимися на ней местными предметами и ее рельефом. Топографическая съемка может выполняться либо инструментально (с помощью теодолита, мензулы, эккера и т. п.), либо глазомерно. Мензульная съемка включает в себя следующие операции: во-первых, определение на планшете положения точки стояния инструмента; во-вторых, нанесение на планшет направлений на характерные точки на местности; в-третьих, определение расстояний до точки визирования; в-четвертых, определение превышений одной точки местности над другой; в-пятых, изображение на планшете рельефа местности путем проведения так называемых горизонталей, т. е. линий равных высот.

Миля — единица длины, равная одной минуте земного меридиана. Измерения 1880 года во Франции дали длину мили в 1851,8 метра. Позднейшие геодезические измерения показали, что вследствие сплюснутости земного шара у полюсов длина мили является различной для разных широт. В СССР принята длина мили в 1853,19 метра. Морская миля делится на 10 кабельтовых.

Обрез — половина деревянной бочки, разрезанной поперек, скрепленная обручем.

Остойчивость — свойство корабля находиться в равновесии в прямом положении и, будучи из него выведенным действием какой-либо силы, снова к нему возвращаться по прекращении ее действия. Недостаточная остойчивость происходит вследствие того, что центр тяжести корабля расположен слишком высоко; в этом случае судно делается валким и может перевернуться. Очень низко расположенный центр тяжести корабля делает его качку чрезвычайно стремительной и порывистой, что вредно отражается на корпусе корабля.

Пассажный инструмент — астрономический прибор, служащий для точного определения момента прохождения какого-либо небесного светила через вертикальную плоскость (меридиан места).

Планширь — деревянная доска или брус, покрывающие сверху надпалубный борт судна (фальшборт) или его поручни (перила).

Подволоок — потолок в помещениях на корабле.

Призмо-зеркальный круг Пистора — угломерный отражательный прибор, изобретенный основателем первой мастерской астрономических приборов в Берлине Пистором (1778—1847). В основу устройства призмо-зеркального круга положен тот же принцип, что и в секстан.

Промерная магистраль — линия, провешиваемая на берегу или на льду для разбивки на ней ряда перпендикуляров, по которым выставляются так называемые промерные створы. По направлению, показываемому промерными створами, выполняется сам промер. Предварительная разбивка промерной магистрали позволяет точно и равномерно расположить в море линии промера, так называемые промерные галсы.

Рубан — в советской терминологии принято выражение „береговой гребень льда“, т. е. лед, выдвинутый приливами, прибоем или

сжатием на берег. Иногда такой лед бывает перемешан со снегом, песком и галькой.

Саук — мороз.

Стивидор — лицо, руководящее погрузкой судна.

Секстан — морской угломерный инструмент, служащий для измерения горизонтальных и вертикальных углов между какими-либо предметами на местности или небесными светилами. Секстан состоит из лимба, равного $\frac{1}{6}$ окружности (откуда и название прибора), зрительной трубы и двух отражательных зеркал, расположенных так, что изменением угла между ними (с помощью алидады) можно в поле зрения трубы совместить оба предмета, между которыми измеряется угол. Взаиморасположение зеркал образует в последнем случае угол ровно в два раза меньший, чем угол, измеряемый между предметами. Значение величины угла прочитывается на лимбе, причем деления последнего нанесены так, что отсчет сразу же дает величину угла между измеренными предметами.

Такелаж — различные подвижные снасти (веревки) на корабле.

Теодолит — геодезический инструмент, служащий для измерения горизонтальных и вертикальных углов на местности с большой точностью.

Траверз — положение любого предмета на перпендикуляре к курсу судна.

Триангуляция — способ точного измерения на земной поверхности больших расстояний. Измерение состоит в том, что на поверхности земли разбивается целая сеть или ряд больших треугольников, в вершинах которых устанавливаются особые деревянные пирамиды или вышки, носящие название триангуляционных знаков. После отстройки триангуляционной сети все углы треугольников измеряются особыми угломерными приборами, обычно теодолитами. Расстояние между пунктами вычисляется по тригонометрическим формулам из известных уже углов треугольников и длины так называемого „базиса“, т. е. небольшого расстояния на земле, особенно точно измеренного специальными лентами или проволоками. Базис должен обязательно входить в систему триангуляции как одна из сторон треугольника (дополнительного). В зависимости от точности измерения углов треугольников и длин их сторон триангуляции делятся на несколько классов.

Узел — единица скорости хода корабля за $\frac{1}{2}$ минуты времени, т. е. за $\frac{1}{120}$ часа. Для быстрого перевода узлов в морские мили теоретическую длину узла следует принимать равной 14,63 метра. Сколько узлов корабль проходит за $\frac{1}{2}$ минуты, столько морских миль он проходит в час.

Фаль — снасть, служащая для подъема феонов, парусов и проч.

Фальшкиль — толстый деревянный брус, прикрепляемый снизу к килю судна и служащий для его предохранения в случае посадки судна на мель.

Фокмачта — передняя мачта на корабле.

ОГЛАВЛЕНИЕ

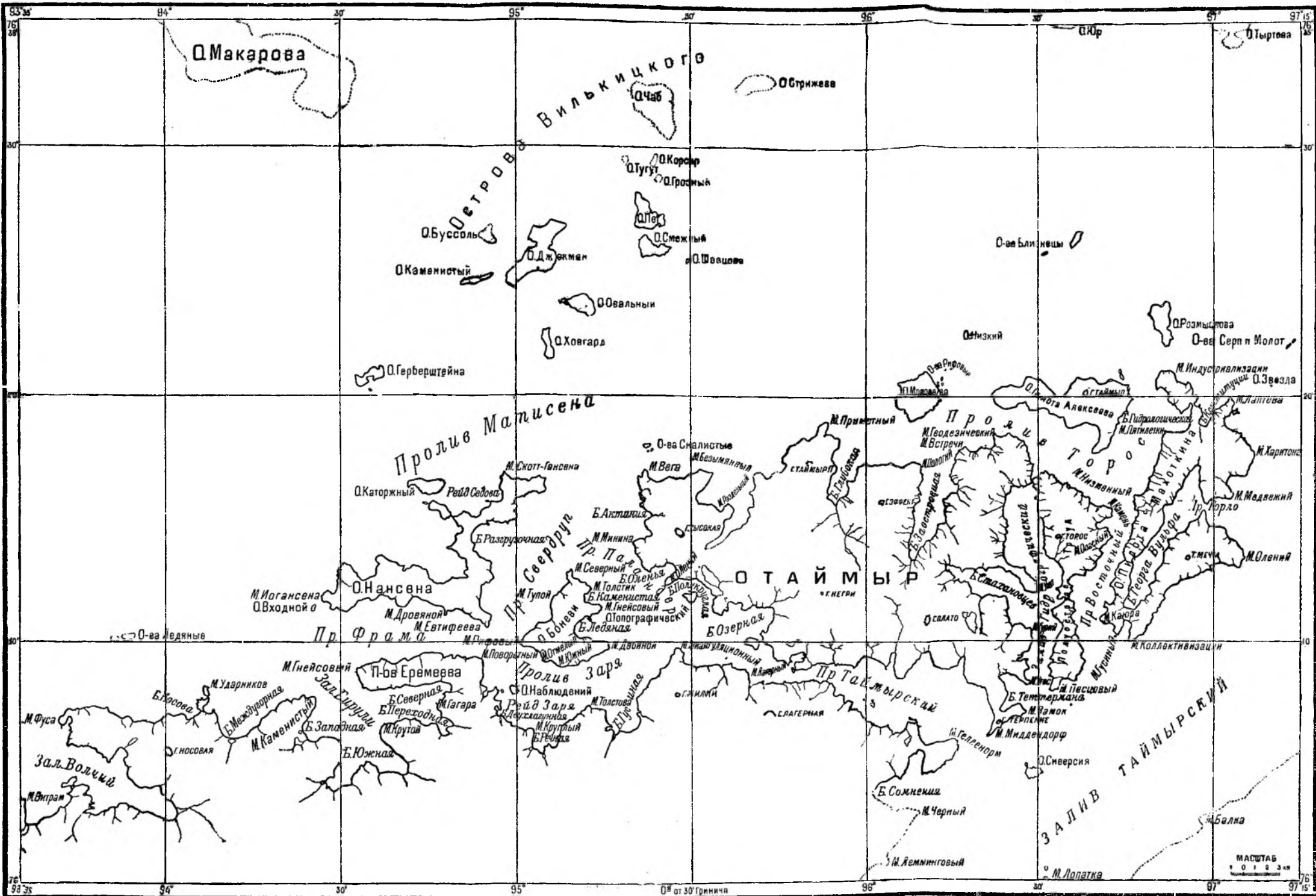
	<i>Стр</i>
<i>Архангельск</i>	3
<i>Снаряжение экспедиции</i>	14
<i>В море</i>	26
<i>Первая схватка со льдом</i>	43
<i>На поиски следов экспедиции геолога В. А. Русанова</i>	56
<i>На острове Диксона и похож к архипелагу Норденшельда</i>	71
<i>В архипелаге</i>	83
<i>Зимовка</i>	105
<i>Русская полярная экспедиция 1900—1903 годов</i>	124
<i>Первые работы на льду</i>	140
<i>Полярная ночь</i>	156
<i>Возвращение солнца</i>	186
<i>Весна и лето</i>	215
<i>Конец зимовки</i>	246
<i>Место заключения</i>	267
 <i>Приложения</i>	
<i>Гидрографическое судно „Горос“</i>	272
<i>Объяснение встречающихся в тексте некоторых морских и технических выражений</i>	273

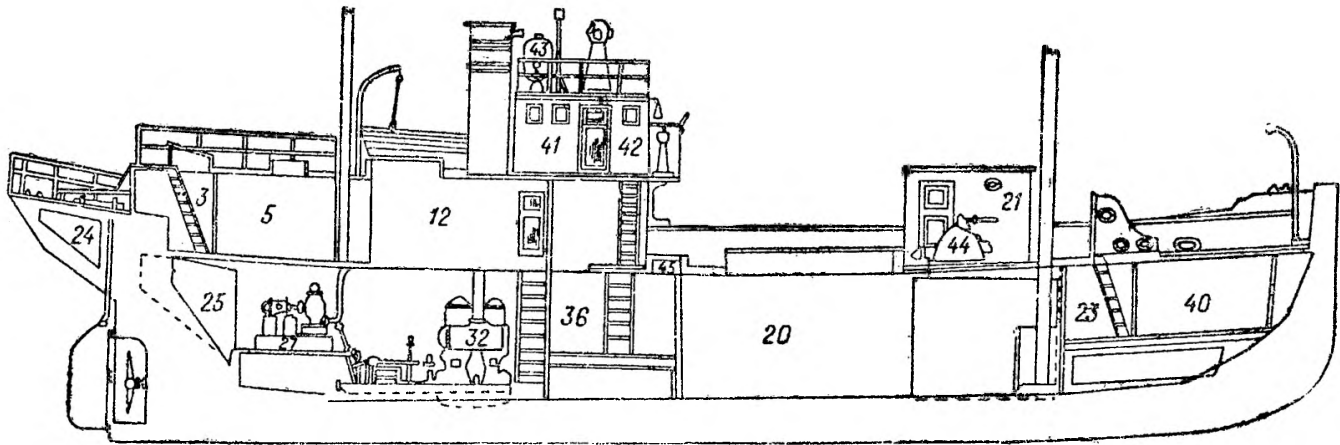
Ответственный ред. М. Беляев.

Технический редактор А. А. Соловейчик. Корректор С. И. Шаталов

Сдано в набор 27 июня 1939 г. Подписано к печати 25 декабря 1939 г. Бум. 82×110^{3/4}.
Печ. лист. 17^{1/2}. Бум. лист. 8^{3/4}. Уч.-авт. лист. 14^{1/8}. 76 000 п. зн. в б. л. Тираж 10 000.
Изд. № 190. Инд. П-176. Заказ 3193. Ленибгортит № 6242.

Типография имени Володарского, Ленинград, Фонтанка, 57.





Разрез г/с „Тосор“ по диаметральной r плоскости.