

А. ВИННОГРАДОВ

31-8

6705



**Когда льды
отступили...**

ОГИЗ ДАЛЬКРАЙОТДЕЛЕНИЕ

А. ВИНОГРАДОВ

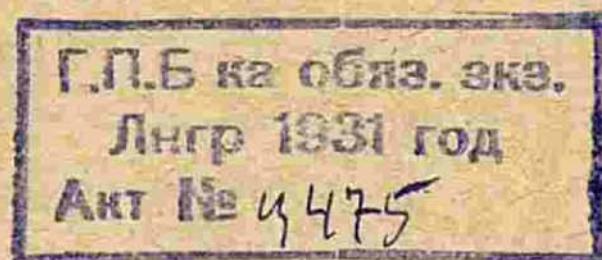
31-8

6705

КОГДА ЛЬДЫ ОТСТУПИЛИ...

АРКТИЧЕСКИЙ ПОХОД „КОЛЫМЫ“
В 1930 ГОДУ

ОЧЕРКИ



ОГИЗ — ДАЛЬКРАЙОТДЕЛЕНИЕ
МОСКВА — ХАБАРОВСК



Отпечатано в типо-литографии
Далькрайполиграфтреста
номер первый
имени тов. Волина
Владивосток, Ленинская, № 43
1 9 3 1}

Горлит 304. Тираж 5050.
Зак. ОГИЗ № 75. Заказ тип. № 1714.
Объем 3 пч. листа.

Ударникам Полярного моря —
экипажу парохода „Колыма“, со-
вершившему небывало тяжелый
арктический рейс в 1930 году, этот
труд посвящаю.

Автор.

ПРЕДИСЛОВИЕ.

В советской литературе нет еще ни одного описания трудных арктических походов советских судов в далекий Колымский край. Морской путь — пока что единственный путь, связывающий север Якутии с внешним миром. Политическое и экономическое значение рейсов Владивосток — Нижнеколымск огромно. Между тем нашей общественностью этим районам уделяется очень мало внимания. И очерки тов. Виноградова, безусловно, должны способствовать заполнению этого существенного пробела.

История исканий морской связи Колымского края с внешним миром, характеристика развертывающегося социалистического строительства Якутии вообще, описание политико-экономических сдвигов на ее северной окраине еще более усиливают значение очерков.

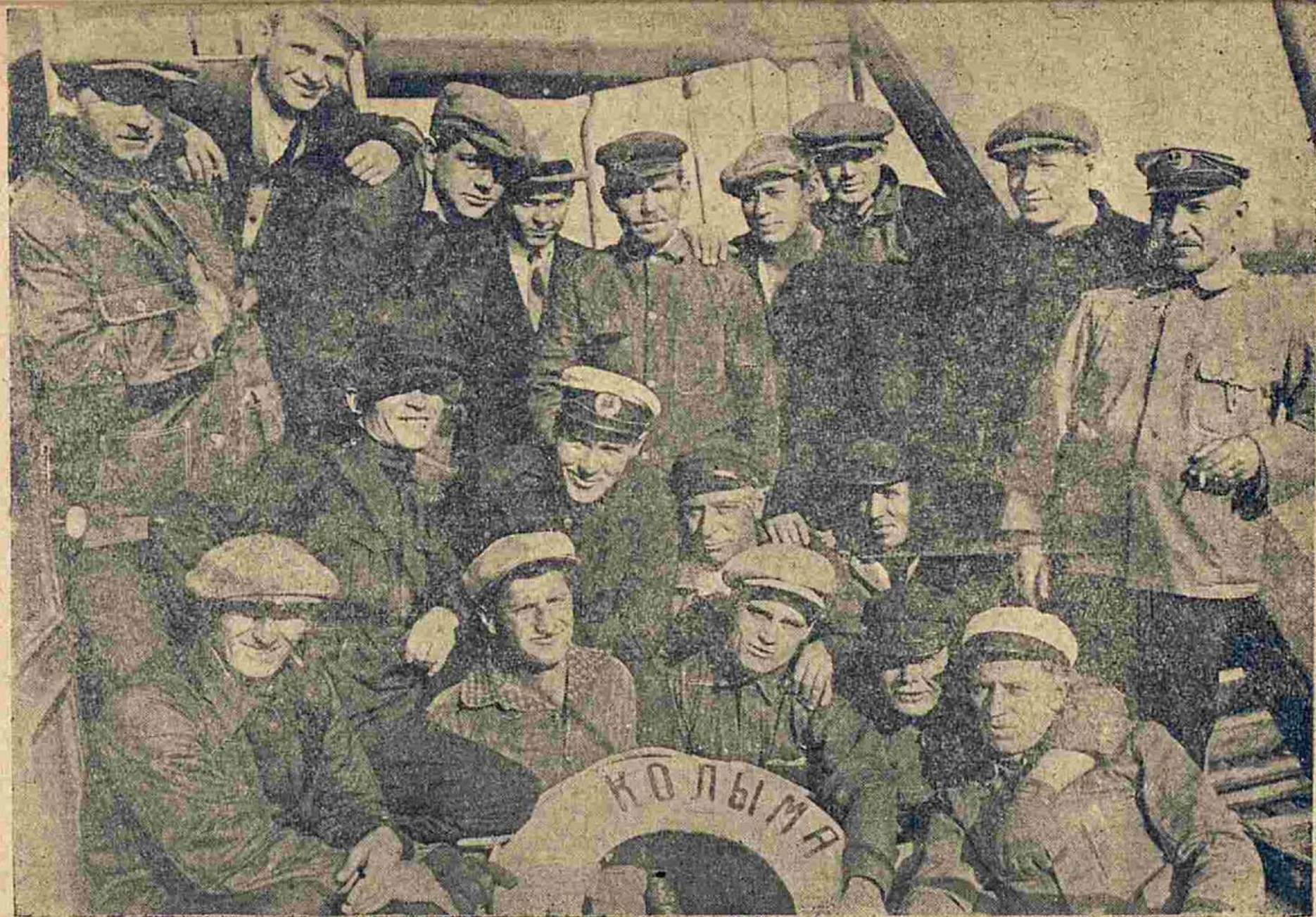
Описываемый поход парохода «Колыма» в 1930 году был впервые в истории полярных плаваний советских судов проведен моряками Дальнего Востока под знаком социалистического соревнования и ударничества. В очерках правдиво и достаточно полно охвачены основные моменты борьбы «Колымы» со льдами.

В описаниях арктических походов предлагаемым очеркам, бесспорно, принадлежит не последнее место, как впервые затрагивающим еще совершенно не отраженный в нашей литературе участок работы советского торгового флота.

Капитан Д. Сергиевский.

Г. Владивосток.

1931 г.



Экипаж парохода „Колыма“, совершивший в 1930 году арктический поход к устью р. Колымы.

I.

ТАК БЫЛО.

Бело и холодно. Резкий норд-вест уже вторые сутки кружит пургою, метет снежной пылью по ледяным просторам.

Вторые сутки идет тяжелая, упорная борьба со стихией. Вторые сутки весь экипаж на ногах. Вторые сутки капитан на мостике.

«Колыма», кажется, безнадежно застряла во льдах. Полярное море охватывает судно мертвыми объятиями. Ледяные горы надвигаются сплошной стеной, тяжело надвигаются, как неизбежное, и все сильнее и сильнее сжимают жидкий корпус парохода.

Под этим напором рвутся стальные тросы, как нити. Лишь цепь станového якоря держит еще «Колыму». Но ползет новая глыба — прямо на железный канат. Цепь взыграла струною. Еще минута, быть-может немного больше, и, лишившись последнего якоря, «Колыма» станет игрушкой в руках беспощадной стихии.

И вдруг с мостика:

— Взорвать лед впереди!

Последняя ставка!

Ветер рвет, заметает снежной пылью глаза.

В шубе холодно, а тут чуть не в майках по шторм-трапу на лед:

— Есть, взорвать лед!

Сейчас все это кажется сном... А тогда... тогда это были минуты, которые долго не уходят из памяти. Кто победит? Эти ли безмолвные ледяные громады, сокрушившие не одну попытку людей проникнуть в тайны Полярного моря, или те — в майках и робах, что с палочками динамита в руках, дорожа каждой секундой, перемахнули за борт?

Взрыв... один, другой, третий... Лопнула ледяная глыба. Разлезлась. Поползла кусками вдоль бортов парохода.

II.

ЗА ТРИСТА ЛЕТ...

В глубь веков уходят попытки людей найти выход с севера, Якутии к «свободной воде». В столетней борьбе редко побеждал человек. Чаще вынужден был отступать. Льды ревностно хранили покой холодных вод, тайны скрытых за горизонтом земель. Люди отступали, многие гибли, но попыток своих люди не прекращали.

Первым, кто пошел на восток от реки Колымы, был Исай Игнатьев, родом из Мезени. На коче вышел он в 1646 году в Полярное море. Сразу же льды прекратили ему путь. Лишь подле самого берега оставался свободный проход. Двое суток шел Игнатьев этим проходом, до «самой губы,

обитаемой чукчами». До «свободной воды» Игнатьев не дошел.

В следующем году «на восток от Колымы» ходил Михайло Стадухин, а в 1648 году Федот Алексеев с казаками Семеном Дежневым и Герасимом Анкудиновым совершили впервые поход от Колымы до Дежнева, тот самый поход, который теперь вошел в расписание ежегодных рейсов Советского торгового флота.

— Все лето стояла хорошая погода, и море было свободно от льдов, — писал Семен Дежнев.

Но тут же предостерегал:

— Море не каждый год проходимо.

В следующем году пробовал пробиться на восток Михайло Стадухин. Выйдя в июне из Колымы, он после семидневного плавания за неимением съестных припасов повернул обратно, не дойдя «до большого каменного носа» (мыс Дежнева).

В 1712 году на восток от Колымы плавал Василий Стадухин. Дошел он до «протянувшегося с матерой земли в море носа, и вокруг одного лед непроходимый».

«Сын боярский Федот Амосов» 24 июля 1724 года вышел из Колымы в море, но встретил «такое множество льдов», что был вынужден вернуться. «Переждав, Амосов снова вышел в море, пошел на восток, пользуясь узким каналом чистой воды возле берега». Вскоре льды преградили ему путь и вновь заставили вернуться в Колыму.

Через 16 лет к Тихому океану пытался пройти

Дмитрий Лаптев. 19 августа, выйдя из Колымы, Лаптев попал в «великие густые льды».

— Проходя же густые льды, часто бортом об оные стучали и в страхе были, что проломит от тех ударов.

25 августа Лаптев дошел до мыса Баранова, где не было уже «ни на один вершок воды между льдом и берегом».

Свою попытку Лаптев повторил в следующем 1741 году, но снова у мыса Баранова он был остановлен сплошными льдами, «простиравшимися от самого берега до горизонта».

...Взгляните на карту. Как раз на 70 градусе северной широты, чуть восточнее Чаунской губы, лежит подле самого берега небольшой островок. Чукчи называют его Айнааткунь. Приглубые, обрывистые берега. С юга — небольшая коса. Скоро уходит она в море, но не глубоко. И крепко держится Айнааткунь этой косой за материк. По проливу не пройдешь, разве чукотской байдаркой...

Или вот еще, немного восточнее. Пологой, расплывчатой возвышенностью вылез в море небольшой мыс. Почти на самой его оконечности стоят хаты... Раз, два, три, четыре... А подойдешь поближе — вместо хат четыре прямоугольных кекура, а от них ряд за рядом кекурчики...

Остров на картах зовется островом Шалауровым, а мыс — Избой Шалаурова.

Купец Никита Шалауров начал свой поход на восток — к Тихому океану — из устья Лены в 1760

году. Только в следующем году он добрался до устья Колымы, а 1 августа 1762 года двинулся дальше.

Недалеко ушел Шалауров. 8 августа «принужден был вследствие сильных ветров стать на якорь». И лишь 21 числа смог снова пойти вперед. А через восемь дней у острова Айон — «яко к стене мятые льдины загустились, а сзади наплыло много льдов и судно притеснило». Дальше Чанской губы Никита Шалауров в этот год не дошел — повернул в Колыму.

Через год Шалауров вновь пошел на восток. Этот поход оказался для него роковым: судно было затерто льдами. Докуда дошел Шалауров — неизвестно. По рассказам чукчей, экспедиция погибла около местечка Лялеран, несколько восточнее мыса Шелагского.

В этом, 1764 году осенью дрейфующее со льдами судно Шалаурова видели около устья реки Колымы, а замерзшие люди с судна были найдены недалеко от Баранова камня.

Крепко таят Айнааткунь да кекуры Шалаурова мыса тайну, как погиб купец Никита Шалауров. И когда бесчисленные, будто застывшие звезды пристально всматриваются в застывший мир, а над ними северное сияние играет своим плащом, переливая все цвета радуги, бросая во все концы от себя золотые, пурпуровые, красные, синие, оранжевые полосы, — тогда еще глубже прячет в себя Айнааткунь свою тайну, весь уходя под снег, под лед, тогда еще мрачнее глядят кекуры мыса.

Стынет мозг под леденящим взглядом звезд. Зловещей улыбкой кажется игра красок на небе...

...В 1778 году начинаются попытки победить льды с востока. 26 августа Джеймс Кук прошел Берингов пролив. 29 числа он достиг мыса Северного, но ревниво оберегали льды проходы в глубь Полярного моря.

— Лето подходило к концу, и оставаться в этих холодных водах было неблагоприятно.

Кук предпочел зимовку на Сандвичевых островах.

В следующем году попытку Кука повторил Клерк, но еще менее успешно, сумев пробиться только до мыса Сердце-Камень.

**
*

В дневнике капитана Сергиевского записано:

— 30 августа ночью прошел мыс Кекурный. 31 августа в 6 часов прошел траверз мыса Якан. Снежная пурга. Норд-вестовый ветер в 8 баллов. Не имея возможности двигаться дальше, стал устамухи на ледяной якорь.

Мыс Кекурный, мыс Якан, — это как-раз между ними, в 29 милях от одного, в 25 от другого, стоял еще недавно на небольшом изломе берега железный пирамидальный знак: $69^{\circ} 52'$ северной широты.

Знак Биллингса, капитана «Палласа». Под его начальством безуспешно «Паллас» и «Ясашна» пытались в 1787 году пройти от Колымы к Дежневу. 5 июля вышли суда из Колымы, но уже на

следующий день повернули обратно, так как «высокие и большие льды, коим не видно было конца, покрывали все море».

Трижды повторял Биллингс свои попытки, и трижды они заканчивались неудачно. Дальше Баранова камня Биллингс не прошел. И Биллингс решил, что «морем от устья Колымы за великими льдами на судах исполнить того (дойти до мыса Дежнева) невозможно».

А через 35 лет такой же неудачей кончился поход капитана Шишмарева от Дежнева на запад. Дальше мыса Сердце-Камень льды Шишмарева не пустили.

Затем — Врангель, Келлет, Роджерс. 1822, 1849, 1855 годы. Открытие острова Геральд, следом — земли Врангеля. Но никто из них до Колымы не доходил.

Наконец — «Вега» экспедиции Норденшельда. 2 сентября 1878 года она прошла устье Колымы, двигаясь на восток.

Вот краткий дневник похода:

— 6 сентября. «Вега» миновала мыс Шелагский.

— 8 сентября. За мысом Якан. Лед значительно сплотился.

— 10 сентября. Образовался довольно толстый, свежий лед.

— 12 сентября. За м. Северным встретили столь сплоченные льды, что не могли продвигаться дальше.

— До 18 сентября стояли на якоре.

— 26 сентября. Миновали м. Онман. Устье Колучинской губы плотно забито льдом.

— 28 сентября. «Вега» стала на якорь у селения Питлекай. Льды преградили путь.

Капитан «Веги» Луи Паландер писал об этом:

— Утро 28 сентября было холодное и ясное. Мы прошли приблизительно 10 километров, но должны были потом остановиться. В то утро я и не предполагал, что в последний раз в 1878 году «Вега» продвинулась вперед. У нас и раньше встречался еще более трудно проходимый лед, и бывали гораздо большие трудности, с которыми мы боролись. Осталось всего 120 километров, и мы дошли бы до Берингова пролива. Сначала никто не верил в предстоящую зимовку, надеялись, что перемена погоды и бури вскрыют лед. Однако, мороз все увеличивался, и новый лед, сковывающий пловучие ледяные массы, становился толще день ото дня, погода же все время стояла тихая. Местоположение судна к тому же было неблагоприятным. «Вега» вмерзла в лед на открытом рейде. Правда, судно ошвартовалось под ветром у огромной глыбы льда, сидевшей на мели. Но мы рисковали, что приливом и течением с севера льдину поднимет и снесет к берегу, а тогда трудно сказать, что произойдет дальше.

Кто после «Веги» прошел от Колымы до Дежнева? Дальнейшие исследования Восточно-полярного моря были направлены преимущественно к полюсу. «Жаннета», «Корвин», «Роджерс»...

Советское правительство придает особое зна-

чение политическому и экономическому развитию Якутии.

...Совторгфлот попрежнему стремится подойти к разрешению вопроса о регулярном обслуживании севера арктическими рейсами.

...В октябре на обширном совещании капитанов констатировано: «Колыму» и «Ставрополь» посылать на север в дальнейшем невозможно.

«Колыма», «Ставрополь». Старичок «Ставрополь», старушка «Колыма» — иначе их теперь не называют. В послужном списке этих старичков есть много славных страниц. 20 арктических походов за девятнадцать лет. Эти старички ходили и к устью Лены, и к устью Колымы, забирались на остров Врангеля. Последний рейс в Полярное море, после которого капитаны сдали старичков в архив, сделала «Колыма». Она и начала регулярные полярные походы в 1911 году.

Тогда, взяв из Владивостока несколько десятков тонн груза для Колымского края, впервые двинулась она на борьбу со льдами. Этот поход явился началом регулярной связи Владивостока с севером Якутии. Лишь 1920—22 годы, годы гражданской войны, были годами перерыва.

Из двадцати полярных рейсов шестнадцать было сделано к устью Колымы, и четыре из этих шестнадцати кончились зимовкой судна во льдах.

Всего только в прошлом (1929) году в районе мыса Северного льды в кольцо взяли старичка «Ставрополя». Все попытки судна пробиться к Берингову проливу оказались бесплодными...



III.

К ДЕЖНЕВУ.

Вот и нынче. В кубриках только и разговоров, что о предстоящем плавании во льдах. «Колыма» подходит к бухте Лаврентия, а оттуда рукой подать до Дежнева — этого преддверия Полярного моря.

Туман. Глаза безуспешно пытаются проникнуть за молочную завесу. Когда вахтенный штурман тянет за ручку гудка, басит «Колыма», резнет гудком по туману, будто ножом по киселю. И снова все попрежнему.

Серо, мокро и тихо...

В эти дни каждый жил больше грядущим, чем настоящим.

30 июня получила старушка «Колыма» от застрявшего еще в прошлом году в тяжелых льдах старика «Ставрополя» первую радиограмму. Это было целым событием. «Ставрополь» приподнял завесу. По его радиограмме уже можно было судить о состоянии льдов.

— В продолжение четырех дней ненастье. Ветры от норд-веста. Низкая температура. Заморозок. Море имеет зимний режим. Ледяной покров готов к вскрытию, но неподвижен. С острова Врангеля сообщают, что в первой декаде июня из района Сомнительной гавани лед отогнало с видимости горизонта, оставив трехмильный припай. У Роджерса лед не трогался.

Итак — льды. Мысли невольно летели туда, от-

куда «Ставрополь» посылал в эфир свои сводки. Хотелось возможно реальнее представить себе картину неподвижных ледяных полей, о которых пока что доводилось только читать. Хотелось перелететь, почувствовать, осязать эту далекую, манящую и в то же время пугающую Арктику.

Было досадно, что «Колыма» идет так медленно. Вот бы аэроплан! Впрочем и стальная птица вряд ли могла бы удовлетворить нетерпеливый порыв.

А тут еще этот туман, будто нарочно закрывший подходы к Полярному морю.

Один из наиболее нетерпеливых пассажиров поймал капитана.

— Почему идем так медленно?

— Как медленно? Нормально идем — восемь миль...

— Ну, а как думаете там?

— Где там?

— В Ледовитом.

— Вам передавали, что сообщает «Ставрополь»? Лед стоит, но, по всей вероятности, на этих днях вскрыется.

— Скажите, для «Колымы» льды преодолимое препятствие?

— Э, да я вижу, вы, батенька, не понюхавши пороха, пятки смазываете! Бросьте, — самое страшное, что может случиться, — давнет по-хорошему, ниже дна не сядем... Что? Зацарапало? Шучу, шучу, друг мой... Через полтора—два месяца будете сидеть у себя во Владивостоке,

описывать «ужасы» Полярного моря, «героический поход» или что-нибудь вроде этого...

...В этом году «Колыма» взяла груза больше обычного. Глубоко в море спрятало судно свой киль. Груз везде: в трюмах, на палубе. Бочки, ящики, лес. А тут еще катер, кунгасы... Только с помощью весьма сложных акробатических упражнений можно «пройтись» по палубе.

Когда вышла «Колыма» из Петропавловска, налетел шторм. Норд-вест засвистел в снастях, раскачал пароход на зыби. Заскрипела старуха, захлебнулась, волны покатались через палубу.

Почти сутки отстаивался пароход в Бечевинской губе, спасая груз.

...Играют у мыса буруны. Далеко в море уходят подводные рифы. А в руководстве для судоводителей сказано:

— От мыса Чукотского до мыса Чаплина не следует доверяться положению берега на карте.

Одним словом — все удовольствия: туман, рифы, неправильные карты!

...Время от времени, через равные промежутки, с бака слышно:

— Девять!

— Десять!

— Девять!

То вахтенный набрасывает лот, измеряя глубины. «Колыма» входит в залив «Святого Лаврентия».

Холмы и тундра. Мысы и мысики: Крлеугун, Яндагай, Нуньямо, Харчилах, Пиаугун... «Святого

Лаврентия» среди этих туземных названий звучит диссонансом. Почему Лаврентия, почему не Митрофана?

Когда Джеймс Кук в 1778 году пытался проникнуть в полярные воды, его экспедиция зашла в этот залив. Заход совпал с днем «святого Лаврентия», и этого было достаточно.

— Быть заливу заливом святого Лаврентия, — решил Кук.

И в течение чуть ли не двухсот лет люди тщательно вписывают имя «святого» на карты, в книги, в дневники, в журналы. А, ведь, по всей вероятности, у чукчей есть свое название залива, имеющее и большую историческую давность и большее право гражданства.

— Девять!

— Десять!

И вдруг будто ногтем кто царапнул по днищу. «Колыма» задрожала, крякнула и с полного хода стала. Как, что, почему? И сразу в сознании:

— Сели!..

А стрелка телеграфа уже приказывает:

— Полный назад!

С мостика слышно:

— Спустить шлюпку, сделать промеры...

Кряхтит «Колыма», бьет зыбью ее о подводные камни. Шлюпка уже на воде, уж обходит судно кругом, уже знаем: у бортов 15, под кормой 16, а дальше — впереди — 18, 19 фут...

Известно и где сели: $65^{\circ} 36' 5''$ северной широты, $170^{\circ} 36' 5''$ западной долготы.

А на картах? А в лоции? Тщетно будете искать эту банку и там, и здесь. Так и записали в судовой журнал:

— Сели на неизвестную банку.

— Полный вперед!..

Рванул пароход. Еще раз царапнуло... Слезли.

Через два часа «Колыма» уже подходила к фактории Госторга.

...Обнаженные скалы прихотливыми рядами громоздятся из воды. Над ними высится круглая каменная шапка в 2521 фут над уровнем моря. Гряды тянутся вверх, зубцами самых разнообразных форм.

— Пеек, Недхудко, — зовут эти скалы чукчи.

— Мыс Дежнева, — зовем эти скалы мы.

Восточная оконечность Азии.

Над мысом ползут черные тучи, вершины его массивов окутаны пеленой тумана. «Колыма» идет полным ходом, спеша перейти невидимую границу между Тихим океаном и Полярным морем. Ведь, двадцать дней прошло, как покинут Владивосток, а поход, собственно говоря, только начинается.

Скалы, свинцовые шквальные тучи, окутавший шапку Дежнева туман — такая же картина была, по всей вероятности, здесь и триста лет тому назад, когда впервые в истории мореплавания огибал этот мыс Семен Дежнев.

Кто этот казак, чье имя носят теперь эти скалы? Родина его — Великий Устюг. Когда ушел он оттуда в Сибирь «искать счастья», — неизвестно.

Тобольск, Енисейск, Якутск — так постепенно продвигался Дежнев на восток. Его продвижение — одна из многочисленных страниц колониальной политики самодержавной Руси. И, конечно, не искания исследователя, не жажда новых открытий руководили им, когда он огнем и мечом проходил по улусам и стойбищам. Путеводной звездой ему были ясак — пушнина, моржовая кость...

Два года боролся Дежнев на Оби с оказавшим ему отчаянное сопротивление туземным князем Сахеем, затем с битвами собирал дань на Яне, Оомоконе, Индигирке, Колыме. На Колыме, между прочим, Дежневу пришлось выдержать упорную борьбу с юкагирами.

Теперь юкагиров не много. Уже в конце девятнадцатого века в Колымском крае их насчитывалось не более четырехсот душ. Гостеприимный, откровенный, простой, незлобивый народ. А когда пришел сюда Дежнев, этот незлобивый народ от мала до велика взялся за оружие, чтобы отстоять свою независимость, свое право на жизнь.

Победил сильнейший. Ясак был собран.

За казаками пришли торговцы-промышленники. Появилась «горячая вода» — водка. Появились «культурные» болезни, а вместе с ними смерть. Народ медленно, но верно стал вымирать.

Жажда исканий новых источников обогащения толкала Дежнева дальше на восток. Как дошел Дежнев до «большого каменного носа» — сказано выше. Дежнев, конечно, не сознавал важности

сделанного им открытия: за 80 лет до Беринга он прошел в погоне за наживой в битвах с туземцами Берингов пролив. Тут, на реке Анадырь, поставил Дежнев зимовье и отсюда уже в 1653 году шлет в Москву «собранный» им ясак — «кость моржову, да разну мягку рухлядь» (пушнину).

...Басит «Колыма». Еще пятнадцать—двадцать минут, и пароход стал на якорь у фактории Госторга.

Якутгосторг ежегодно фрахтует, помимо пароходов Совторгфлота, американские шхуны. Вот и нынче — спутницей «Колымы» идет шхуна Свенсона «Кориза». Забавное судно — не то баржа, не то теплоход. Но, говорят, не ладно скроен, да крепко сшит. Сшита «Кориза» не плохо. Позже, в полярных водах, наши моряки могли в этом убедиться неоднократно.

«Кориза» подошла к Дежневу почти следом за «Колымой». Капитану шхуны путь в Нижнеколымск не нов. Свенсон не впервые посылает свое судно в полярные воды. Регулярные рейсы американских шхун в Колымский край начались еще в 1911 году. Несколько шхун погибло во льдах. Так, например, два года тому назад в пяти милях от мыса Биллингса погибла «Елизиф». В прошлом году вместе со «Ставрополем» зимовала «Нанук».

Фрахтование Якутторгом американских шхун на обязательном условии — снабжения края американскими же товарами — удовольствие дорогое. Оправдано до сего времени оно могло быть лишь тем, что тоннаж дальневосточного флота не в со-

стоянии удовлетворить предъявляемого к нему спроса.

Теперь вопрос ставится иначе. В ближайшем времени дальневосточный флот должен обогатиться двумя—тремя судами, построенными специально для полярных рейсов.

...Закончив небольшие грузовые работы у Дежневской фактории, «Колыма» снялась в Уэлен, районный центр чукотской земли.

В Уэлене стояли ночью всего четыре часа. Капитан торопился:

— Время не ждет. Самое трудное — впереди.

И в самом деле: 15 июля «Колыма» вошла в полярные воды и в тот же день встретила льды.

IV.

КАК НАЧАЛОСЬ.

Выяснилось: при посадке на банку у бухты Лаврентия пароход получил повреждения. Четвертый баласт не поддается откачке. Остальные получили слабую подсолку воды.

Заседал треугольник. Взвешивали «за» и «против».

— Безусловно повреждения осложняют рейс. Но мы не должны этим смущаться. Ударники мы или нет, товарищи?

Штапенко, секретарь судовой партийной ячейки, идет в Арктику не в первый раз. Он знает, что сулит плавание в полярных водах. Но он стойчив.

Не менее настойчив и председатель судкома Куляба.

— Вполне согласен. Полученные повреждения не должны служить тормозом.

А капитан только одобрительно покачивает головой.

— Решено?.

— Есть!

И в протокол треугольник записал:

— Продолжение похода вполне возможно. Учитывая все трудности и возможные новые повреждения судна, считаем, что они не должны служить препятствием для выполнения ударного рейса.

Штаб ударного парохода свое слово сказал. Решение немедленно стало известным каждому члену коллектива и каждым одобрено.

Позже, когда «Колыма» стояла уже во Владивостоке у стенки Дальзавода, залечивая полученные в арктическом походе раны, общее собрание научно-технического общества дальневосточных моряков заявило:

— Выполнение «Колымой» небывало трудного полярного рейса, проведенного под знаком социалистического соревнования, должно служить примером подлинного ударничества для всего дальневосточного флота.

Как это началось?

По выходе из Владивостока устроили общее собрание экипажа. Докладчик — капитан.

— Я в двух словах...

— Предстоящий рейс — ответствен и труден.

Население севера ждет необходимые припасы и продовольствие. В прошлые годы Колымский край был недоснабжен. Возложенные на нас задачи мы обязаны выполнить во что бы то ни стало. Необходимо провести рейс в ударном порядке.

Минутная тишина. За эти несколько десятков секунд каждый успел взвесить свои силы... и решить. Первым выступал, помнится, радист. Молодой, жизнерадостный парень.

— Мне слово! Верно сказал капитан. Мы обязаны провести рейс по-ударному.

Затем пошло:

— Предлагаю заключить договор социалистического соревнования, — ставил вопрос уже в практическую плоскость матрос Мордовин.

— Каждый из нас должен быть ударником, — дополнил машинист Красов.

А итог подвел Куляба.

— Есть предложение объявить себя ударниками, а пароход ударным. Голосую. Единогласно.

— Есть еще одно предложение: вызвать на социалистическое соревнование шхуну АКО (акционерное Камчатское общество) «Чукотка».

Возражений, конечно, не было.

Так началось. «Колыма» подняла знамя социалистического соревнования и понесла это знамя в арктические воды.

Не мастер говорить Сергиевский. Начнет будто на полный ход, и вдруг неожиданно — стоп. Вот и сейчас:

— Я кончил, товарищи.

СЕРДЦЕ-КАМЕНЬ — ОСТРОВ ШАЛАУРОВА.

Пройдя к западу от мыса Сердце-Камень всего лишь восемь миль, пароход сразу же попал в ледяные объятия Арктики. Льды охватили судно плотным кольцом. Движение вперед стало невозможным.

— Завести ледяной якорь!

И через минуту «Колыма» прекратила свои бесполезные потуги пробить ледяное поле.

— Подождем, — заявил капитан, сходя с мостика, и бросил вахтенному штурману:

— О малейшей перегруппировке льдов сейчас же сообщать мне.

Штапенко и Куляба опять совещались с капитаном. Из капитанской каюты вышли — друг с другом словом не перекинулись.

Штапенко задержался на юте. Долго и пристально смотрел на ледяную без края, без конца степь. Не прорвало ли где?

Лед лежит плотным покровом. Ни одной прогалины. Тихо. Как будто замер мир. Обманчивый покой! В этой холодной красоте беспредельной белой пустыни — смерть. Медленная, но неизбежная гибель.

Вы знаете, что такое дрейф льдов? «Паршивая штука» — такое определение дал ему однажды один из полярников — старый морской волк.

— Пески засыпают, болото засасывает, а тут, извольте ли видеть, давит. И несет. Не выбрался

во-время — унесет, чорт знает куда, и притом раздавит судно, как яичную скорлупу... Уж «Фрам» Нансена специально был рассчитан на дрейф во льдах, и тому туго пришлось.



„Колыма“ во льдах.

И сейчас — вся эта спокойная с виду ледяная масса живет, невидимо движется. «Колыму» за 16 июля сдрейфовало со льдами на несколько миль на ост-зюйд-ост, на следующий день снесло к мысу Сердце-Камень, а к вечеру — уже до мыса Икигур.

Необходимость пробиться сквозь льды, выйти на чистую воду стала для каждого вполне оче-

видной. Но как? На этот вопрос должен был ответить капитан.

Сергиевский уже решил:

— Попытаемся пройти в бухту Сердце-Камень, а там увидим.

К вечеру семнадцатого «Колыма» зашевелилась. Пустили в ход динамит, носом вклинивались в образовавшиеся щели и корпусом раздвигали ледяные поля, помогали шестами. Попытка пробиться в бухту удалась бы, если бы не новый нажим льдов. Родилась другая опасность — быть выжатым на берег.

Тогда зацепились за стамуху (стоящая на мели льдина) и снова стали.

Лишь 19 июля местами прорвало ледяной покров. Но впереди «Колымы» — метрах в двухстах — лед попрежнему стоял плотной массой.

Новая попытка. С мостика идут краткие приказы:

— На лед... динамит... к корме с шестами...

Через несколько минут небольшая группа моряков закладывала в лед палочки динамита. Глухие взрывы.

— Малый вперед!

Опять взрывы. Лед сдал. На корме шестами отталкивают льдины от руля и винта. И все-таки стукнуло — сначала по рулю, следом, второй льдиной, по винту. Руль быстро исправили, а винт безвозвратно потерял половину лопасти.

...22 июля кой-как дошли до острова Колючина. Впереди чистая вода. Все облегченно вздохнули.

Весело выбрасывала старуха клубы черного дыма, запенилась вода под носом. Но не надолго. Вновь появились льды, и что дальше, то плотнее, а у мыса Ванкарем капитан вновь был вынужден командовать:

— Завести ледяной якорь!

Тут же невдалеке виднелась затертая льдами «Чукотка». У мыса Сердце-Камень шхуна обогнала «Колыму», ей легче было пробиться сквозь льды: она меньше, поворотливей, имеет ледяной пояс.

— Стукнется об льдину — пробкой отскочит, разве только краску сколупнет, — рассказывали про нее моряки.

«Чукотка» вызов «Колымы» на социалистическое соревнование приняла. Для обоих судов выполнение арктического похода стало, действительно, делом чести, делом славы, делом доблести и геройства. Успех одного судна поднимал энергию, вздымал энтузиазм коллектива другого, а неудача вызывала тотчас же вопрос: не нужна ли товарищеская помощь?

Все время держали крепкую радиосвязь.

...23 июля опять появились небольшие прогалины. Под самым берегом, иногда не далее восьмисот метров, «Колыма» пошла к мысу Северному и, подойду к нему почти вплотную, обогнула мыс.

Лот показывал глубину двадцать метров.

...Новый день не приносил нового. Те же бесконечные льды. Крупными кусками у берега, а дальше, мористее — сплошной стеной.

Вдоль берега, осторожно лавируя между льдинами, всячески избегая столкновения с ними, прошли мысы Якан, Биллингса, Кекурный.

Мне довелось читать лоцию. Там, между прочим, не рекомендуется судам проходить мыс Кекурный ближе, чем в 5—6 милях от берега, так как ближе, дескать, подводные камни. «Колыма» же огибала мыс не более, чем в тысяче двухстах метрах.

И прошла.

— Одиннадцать метров — вполне достаточная для нас глубина, — разъяснил недоумение Сергеевский.

— А камни?

— Смотреть надо...

Смотреть, действительно, надо. Прибрежные глубины Полярного моря совершенно не изучены. На лоцию надежда плохая: составлена она чрезвычайно неполно. Когда, например, прошли мыс Олений утес, казалось, в одном месте царапнули по грунту. Шли с застопоренной машиной, поэтому, быть может, для большинства это прошло незаметно.

На мостике же это тотчас вызвало движение.

— Малый вперед!

— Набросить лот!

Глубины с левого борта оказались подозрительно малыми. Между тем, лоция обходит это место молчанием.

Или еще. За мысом Шалаурова изба, в шести

милях на северо-восток, заметили банку. На банку, конечно, не полезли. Промерили, обошли.

В этом же районе наскочила на банку «Чукотка». Банку занесли на карту: $69^{\circ} 55'$ северной широты, $174^{\circ} 4' 16''$ восточной долготы.

Ни в лоциях, ни на одной судоводительской карте этих банок вы не найдете.

Действительно, смотреть надо...

...28 вечером дошли до острова Шалаурова и стали: впереди — непроходимый лед.

Оказывается, уже четверо суток тому назад сюда подошла «Кориза» Свенсона и безнадежно застряла.

— Итти нельзя, — сообщают со шхуны, — впереди лед.

В самом деле: за островом, к западу, кой-где еще виднелись прогалины, небольшие озерки чистой воды синели и под самым островом. Дальше же — в море — стоял тяжелый зимний лед.

Проход около острова Шалаурова вообще считается наиболее трудным. Не раз здесь застревали пароходы, иногда на всю зиму. Всего только год тому назад у этого острова «Колыма» провела во льдах долгую полярную ночь.

— «Чукотка» подходит, — сообщает вахтенный штурман.

И впрямь, вскоре шхуна стала на якорь невдалеке от «Колымы». На обоих соревнующихся судах нервничали:

— Время уходит.

В самом деле — за тринадцать суток пройдено



только две трети расстояния от Дежнева до устья реки Колымы, всего четыреста девяносто миль.

.
.

— Чукчи приехали!..

Чукчи — искаженное чукотское «чавчу» — богатый оленями. Монголовидный тип. Плечистая, несколько тяжеловесная фигура. Крупные, почти правильные черты лица. Прямой, резко очерченный нос, большие глаза.

Характерная для севера одежда — двойная рубаша из меха оленьего теленка. Одна рубашка — мехом внутрь, другая — наружу. Такие же двойные штаны, такие же «сапоги», на голове нечто вроде женского капора.

Первые встречи чукчей с русскими уходят в семнадцатый век. Встречи непримиримых врагов. В течение более ста лет не прекращались кровавые столкновения между наступавшими на север казаками и защищавшими свою независимость чукчами. Говорят, в этой борьбе чукчи выказывали необычайную энергию. В плен не сдавались, с боем отступали с западного берега Колымы на восток. Уничтожили Анадырский острог и, если бы царские сатрапы не прекратили своих попыток покорить это племя, чукчи поголовно выселились бы в Америку.

Позже — в половине девятнадцатого столетия — военные операции сменились торговыми. В двухстах с небольшим километрах от Нижнеколымска была построена Аюйская крепость. Здесь ежегод-

но устраивалась ярмарка. «Торговые люди» навозили сюда разных припасов, среди которых водка и табак играли, конечно, главную роль. Чукчи же везли сюда бобров, куниц, чернобурых лисиц, голубых песцов, оленьи меха, тюленьи шкуры, китовый ус, шкуры белых медведей — одним словом, все то, что на языке «торговых людей» называлось «разной мягкой рухлядью». Вся эта «рухлядь» шла за бесценок.

Еще позже в помощь русским купцам пришли американские китобои.

Первобытный народ экономическое свое поражение воспринял с большим спокойствием, чем попытки покорить его силой оружия... В результате — то, что несет каждому национальному меньшинству колониальная политика капитализма. Правда, чукчи сумели сохранить себя более, чем какая-либо иная народность восточного севера.

Еще недавно — быть на севере, встречаться с чукчами и не выменять у них на стакан вина или на восьмушку табака шкурку какого-нибудь зверя или что-либо из изделий моржовой кости — считалось «позором».

— Эх, и дурак же ты! — говорили такому простаку.

А выделывают чукчи из кости, действительно, художественные вещи. Ножи, ожерелья, разные фигуры, модели — это подлинное мастерство, доступное только бесспорно талантливым людям.

Времена меняются, меняются и люди. Ударни-

ки «Колымы» встретили чукчей как друзей. Устроили чаепитие. Чукчи чувствовали себя на пароходе как дома.

И никто из команды даже не заикнулся о «шкурке», хотя каждый считал своим долгом угостить гостей папиросами...

Полярное море для чукчей родная стихия. Далеко на север уходят они на своих байдарках, охотясь за зверем. У них свои приметы — результат вековых наблюдений, передающихся из рода в род и из рода в род обогащающихся.

Совершенно естественно, что кой-кто из команды пытался выяснить у них, каково дальше состояние моря, можно ли ожидать перемены, как льды и т. п.

— Худые льды. Нельзя плыть. Зимовать надо...

Такие перспективы никого не устраивали.

Сергиевский поехал на берег.

— Надо посмотреть, как там выглядит море, — заявил он, показывая на запад.

Ничего утешительного он не привез с собой.

— Надо пройти с промером. Быть-может, пройдем под берегом.

И вместе с капитаном «Чукотки» отправился исследовать прибрежную полосу.

— Ну как? — засыпали капитана вопросами, когда он поднялся на палубу.

— Как будто все в порядке.

На «Коризе» заинтересовались результатами промера.

— В тридцати метрах к северу от острова глу-

бина 8 метров. К северо-западу в 30—40 метрах — не более двенадцати, — ответили им.

«Кориза», видимо, была удовлетворена. Там зашевелились. Американцы решили обогнуть остров.



Ночь во льдах.

— Поглядим, — пробурчал кто-то из колымцев.

— Пройдут они, пройдем и мы...

Внимательно наблюдали ударники за маневрами «Коризы». Шхуна дошла до половины острова, а там уперлась во льды. И, видимо, основательно уперлась. Потом выяснилось, что эта попытка стоила ей пробоины в носу и основательной поломки винта.

— Подождем, — решили на «Колыме».

К такому же решению пришли и на «Чукотке». Спускалась ночь. Летняя полярная с проседью ночь.

VI.

ЯКУТИЯ СОВЕТСКАЯ.

В кают-компании одиноко лежит на столе забытая кем-то книга. Что это? Старина-матушка. Энциклопедический словарь Брокгауза и Ефрона, издание 1904 года. Один из последних томов. Спичкой заложена страница—«Якутская область». На полях вопросы, восклицания, заметки... А вот надпись:

— Теперь-то, пожалуй, иначе.

Брокгауз и Ефрон писали так:

— Якутская область занимает площадь в три с половиной миллиона квадратных верст... Фабрично-заводская промышленность, исключая промысловой, отсутствует. Промыслы носят исключительно кустарный характер. На существующих заводах нет ни машин, ни техников... Упрочению земледелия предшествовала упорная борьба с предубеждением инородцев против необычного для них занятия... Скотоводство не развивается, переживая периодически повальные эпизоотии, а нередко и голодовки от бескормицы... Народное здравие и общественное призрение находятся в зачаточном состоянии: в области всего 22 врача, из них 7 — на приисках. Ветеринаров два. 19 фельдшеров. Аптека одна — в Якутске... Введено ясач-

ное обложение инородцев. Независимо от этого — подать, затем — оброчная подать, губернская земская повинность, сборы — в межевой капитал, в пожарный капитал, ружный...

Так было. А сейчас? Знаем ли мы Якутию сегодня? Автономную советскую социалистическую Якутию? Надо признаваться — в массе своей не знаем. Для большинства из нас — это все еще только полярная ночь, олени, собаки, северное сияние, невероятный холод...

А ведь между тем, что сейчас, и тем, что писали в своем словаре Брокгауз и Ефрон, — в годах века. Целая эпоха! Эпоха героической борьбы. Эпоха небывалого подъема и роста национальных сил народностей севера. Эпоха невиданного в истории земли превращения отсталой колониальной страны в республику строящегося социализма.

Сейчас в словарь Брокгауза и Ефрона надо внести весьма существенные поправки. Сейчас, например, не приходится прибегать к «упорной борьбе для внедрения в Якутии земледелия».

Было как? Царское правительство переселило в Якутию из Туруханского края скопцов:

— Хлебопашествуйте. Вот вам земли, сколько хотите, а вот вам батраки.

Якуты были фактически отданы в рабство изуверам.

Когда же укрепились советская власть, батраки и беднота потребовали передела земли. У кулаков землю отобрали. Государство дало значительную помощь семенами и машинами. И в 1929 году

местное население засевало уже 31 тысячу гектаров, а в тридцатом году — 42 тысячи; в 1929 же году появились первые колхозы. Уже в этом году три процента занимающихся земледелием хозяйств работали коллективно, к весне следующего года в колхозах было 6%, а в конце посевной — 11%. Пятая часть всех посевов была обобществлена.

На третий год пятилетки автономная Якутия планирует:

— Охватить сельскохозяйственными артелями и товариществами до половины хозяйств, построить зерновой совхоз...

И о скотоводстве теперь вопрос ставится по-новому.

— Один мясо-молочный совхоз, два племенных, один мясной, два молочно-огороднических...

Растет Якутия, как сказочный богатырь. Строит 18 маслозаводов, 9 казеиновых, строит сеть паровых мельниц.

Оказалось, что край богат каменным углем. И уже началась его промышленная разработка.

— В третьем году пятилетки мы добьемся полного удовлетворения минеральным топливом промышленных и транспортных нужд своей республики, — с гордостью заявляют якутчане.

Больше, — в некоторых отраслях своего хозяйства они уже мечтают об экспорте. Разговор идет не о сырце, а о промышленной продукции. Например, Кемпендяйские месторождения каменной соли.

— Не только удовлетворим свои потребности, вывозить будем и на Дальний Восток и в Сибирь.

Или:

— Приступаем к созданию самостоятельных видов лесотехнической промышленности. Строим Ленско-мухтуйский лесной комбинат, лесохимический завод на Лене. Будем экспортировать продукцию северо-восточным путем.

И на 900% больше, чем в минувшем году, вкладывает Якутия в свое лесное хозяйство.

Затем — рыба. Северные реки богаты ценнейшими породами. К сожалению, все эти многочисленные водоемы еще очень мало изучены.

— Надо вплотную взяться за усиленное изучение водоемов и озер республики с целью создания промыслово-сырьевой базы, — решают руководящие органы республики.

И в третьем году пятилетки на Лене начинает работать рыбопромышленный трест «Тус-Балык». В рыбную промышленность на Колыме вкладывается 132 тысячи рублей.

Индустриализация Якутии — это уже не только разговоры. Это нечто вполне реальное. Сырьевые возможности республики огромны. На геолого-разведочные работы Якутия в тридцать первом году предполагает израсходовать три миллиона рублей. Есть вполне конкретный план:

— Ботомо-синские железорудные месторождения.

— Кангаласские месторождения каменного угля, а затем — жиганские, булунские, колымские...

— Серный колчедан и фосфориты в Вилюйском районе...

— Серебро-свинцовые месторождения в Верхоянском районе...

— Траппы и полиметаллы в Алданском, Вилюйском, Верхоянском, Ботомском районах, золото — в Ларинском, Тимптонском, Колымском...

Что общего между всем этим и что читаем у Брокгауза и Ефрона?

В области «просвещения» самодержавие придерживалось своих незыблемых принципов: насаждение «христианского мировоззрения», политика руссификаторства, решительное подавление всяких проблесков развития национальной культуры. Достаточно вспомнить, с каким ожесточением были уничтожены после 1905 года появившиеся в эти революционные годы «союз якутов», «общество просвещения», якутский клуб и т. д.

И еще по переписи 1926 года состояние грамотности в Якутии дало ничтожные цифры: якуты — 5,7%, среди чукчей — грамотных не было, среди ороchon — один грамотный, среди юкагиров — двое, среди ламутов — семеро.

На народное образование республика запроектировала израсходовать в третьем году пятилетки свыше пятнадцати миллионов рублей.

— Плохо, очень плохо у нас еще с этим делом. Например, по ликвидации неграмотности среди многих работников существует еще явное непонимание политической важности этого дела. Смешно, а факт: в некоторых районах, например, по-

становили — отложить проведение ликбеза до окончания хозяйственных кампаний, — рассказывали северяне.

Жалуются и на культурную работу:

— Нет массовой литературы, газет, журналов, нет технических кружков, курсов. Искусство еще только начинает проникать в массы. Сеть кино незначительна, в улусы кино до сего времени не проникло. Радио начинает разворачиваться только за последние несколько месяцев. Библиотечная сеть позорно мала.

А все-таки:

— 520 якутов, юкагиров, ламутов и чукчей учится в вузах и рабфаках федерации, свыше тысячи ребят — в техникумах. Вводится всеобщее начальное обучение. Сейчас в Якутии пятьсот школ, 6 техникумов. Свыше 38 тысяч учащихся. Сейчас вместо 22 врачей и 19 фельдшеров — 20 больниц, 31 амбулатория, 15 фельдшерских пунктов.

Растет Якутия. Советская, социалистическая...

VII.

НА ОТМЕЛЯХ АЙОНА.

...29 июля. Пасмурно. Раннее утро, а уже все на ногах.

— Что нового?

— Одно и то же...

Ждали до двух часов дня. Надо действовать! Сейчас пойдем. Будем пробиваться.

Все на местах...

— Малый вперед, — прозвенел телеграф.

Забурлило под кормой, зашипело в трубе. Беспрерывно набрасывается лот.

— Так держать!

— Есть, так держать!

Совсем под берегом, саженьях в десяти-тридцати, проходила «Колыма» остров. И как проходила! Буквально с боем брала каждый метр. Большие ледяные поля густо расплылись по морю. Лишь причудливо извилистой линией можно было пробиваться сквозь них. В машине не спускают глаз с телеграфа. Почти каждые две — три минуты приходится менять ходы. То «малый вперед», то «стоп», то «назад»...

На палубе, на носу и корме — неустанная работа, напряженный аврал. «Колыма» вообще плохо слушается руля, неповоротлива, а при малом ходе или застопоренной машине и совсем не желает повиноваться штурвалу. Да если бы даже и слушалась она руля, длина парохода не позволяет свободно маневрировать между льдами.

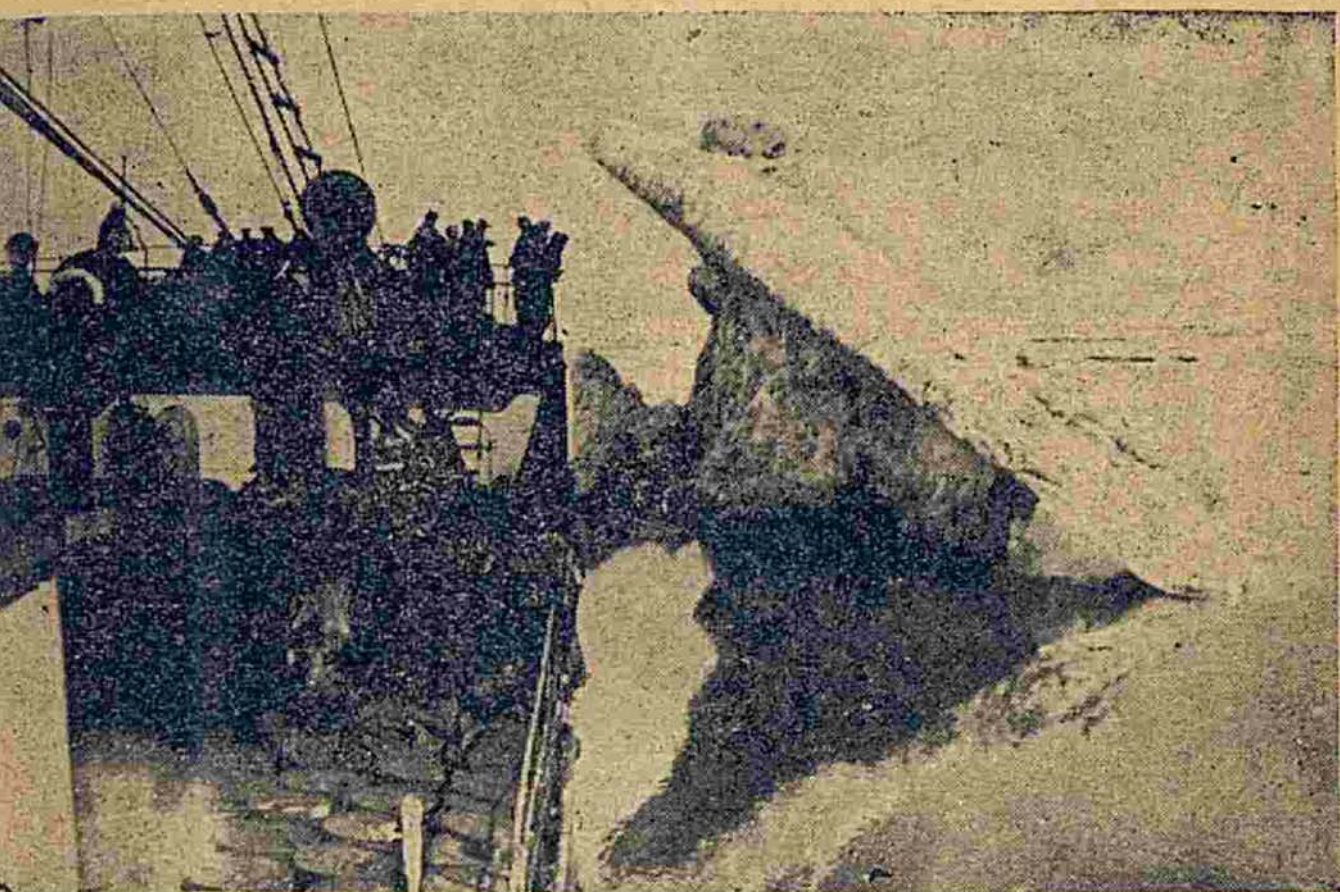
Все время приходилось прибегать к завозу якорей на лед. Завезут, подтянут нос на лебедке, пошли немного. И снова:

— Завести якорь!

Короче говоря, только через три часа удалось обогнуть остров и выйти в более или менее разреженный лед. По пути вытолкали льдами «Коризу». Полученные шхуной при первой попытке пробиться повреждения заставили ее задержаться у

острова. «Чукотка», рассчитывая выбраться следом за «Колымой», тоже застряла во льдах.

...К ночи спустился туман. Ощупью дошли до мыса Козьмина. Итти дальше было чересчур рис-



По пути к Айону стали попадаться льды все чаще и гуще. ковано. С утра следующего дня стало известным: пароход получил много свежих ран. Треснул один из листов обшивки, погнуто основательно несколько шпангоутов, в первом трюме образовалась небольшая течь. Многие заклепки стали пропускать воду.

— В общем и целом малость помяло.

— А впрочем пока ничего страшного.

Удивительные люди! Постороннему человеку кажется — конец пришел, а им:

— Это всего только кровь из носа...

Весь день стояли. Подлечивали, насколько было возможно раны. Брали со льда пресную воду. В кают-компании уверенно говорили:

— Завтра будем в Колыме.

Не меньшая уверенность царила среди всего экипажа.

— Прошли Шалаурова — теперь доберемся!

Правда, находились и скептики.

— Не говори гоп, пока не перескочишь. Ледовитый — он, брат, ядовитый. Глядишь, — завтра он тебе такую дулю поднесет, что сразу и не раскусишь.

...Туман и льды... Льды и туман... Сколько не смотри, ничего не выглядишь. Еще одна ночь томительного бездействия, бесполезного ожидания, разойдутся ли льды.

31 июля вечером кое-где появились прогалины, хотя и с большим риском, но можно было все же пробираться вперед.

Вдоль берега, беспрестанно меняя курс, лавируя среди крупнобитого льда, «Колыма» за сутки дотавчилась лишь до мыса Шелагского. И здесь успевший своим однообразием уже набить оскоми-ну пейзаж: вылезшие в море каменные гряды, дальше лагуны, в глубь материка — тундра. На берегу несколько чукотских яранг.

У Шелагского помянули ударники недобрым словом владивостокский Дальзавод. Перед отправкой в полярный поход, завод ремонтировал «Колыму», но там, видимо, не сознавали, насколько

могут быть чреватые последствиями малейшая небрежность, малейший недогляд. И мало внимания обращали на качество.

— Авось, сойдет...

Между прочим, завод сваривал звенья цепи правого якоря парохода. На этот злополучный якорь «Колыма» пыталась стать у мыса Шелагского. Цепь лопнула и лопнула как раз в том самом звене, которое сваривали на Дальзаводе. Якорь пошел ко дну.

Ударники попытались достать якорь. Спустили катер, тралили «кошкой». Безрезультатно, — только время потеряли.

Чукчи, с любопытством наблюдавшие эти «операции», охотно согласились их продолжать. Обещали, если найдут якорь, поставят буй.

...Чаунская губа свободна от льдов. По пути же «Колымы» к острову Айон — нет-нет да и встретятся льдинки. И чем ближе к острову, тем чаще. Когда подошли к острову, то лишь под самым берегом виднелась вода, а дальше, в море, сплошной массой нетронутый с зимы ледяной покров.

Шли с оглядкой: берег отмелый, глубины небольшие.

Вахтенный вновь беспрестанно набрасывает лот.

— Ну как? — спрашивают наиболее любопытные у штурманов.

— Все по-хорошему...

Утром второго августа все же пришлось влезть во льды. На пароход полезли ледяные глыбы. Стукнет такой льдинкой — не сдобровать стару-

хе. И берегут старуху ударники. Чуть подплывает льдина к борту — в шесты ее.

Ползут льды... Ползет «Колыма»... Пошли ледяные глыбы в обход. В кольцо взяли судно.

— Стоп!

«Право на борт» положен руль. Даже зубы стиснул штурвальный, налегая на колесо. Упрямая старуха! Нет того, чтобы послушать сразу. Прет себе напролом. Поистине злобствующее бессилие чувствуешь в такие минуты!

И вполне понятно то напряжение, которое испытывал каждый из находящихся на «Колыме», когда видел, как пароход упрямо лезет на льдину.

Тряхнуло...

— Поцеловались таки...

— О подводный выступ тарарахнулись...

— Лево́й скуло́й зацепило...

На мостике движение.

— В трюм!

«Колыма» получила пробоину. Вода в трюме стала быстро прибывать. Заработали донки.

— Вода не поддается откачке...

— Вода прибывает!..

Пролетели по пароходу тревожные вести.

— Воды в льялах семь фут.

Пароход стал садиться на нос. Для каждого стало ясным — катастрофа. Но в то же время — ни малейшей паники. Посмотришь на любого из команды — будто ничего и не случилось. Эта авария наиболее ярко выявила спаянность коллектива, его примерную трудовую дисциплину, созна-

ние каждым ответственности за порученное ему дело.

Никто не рисковал в эти минуты подойти к капитану с вопросами. Знали — сейчас не время.

Рука капитана ложится на ручку телеграфа. Стрелка становится на «полный вперед». Короткое распоряжение штурвальному:

— Так держать!

«Колыма» полным ходом идет на песчаный берег Айона. Прямо на виднеющиеся на берегу яранги.

В 9 часов 22 минуты утра второго августа пароход выбросился на мель...

Немного времени потребовалось, чтобы закрепиться.

— Организуйте выгрузку груза из носового трюма, — получил приказ старший помощник.

— Штапенко и Куляба, к капитану! — пролетело по «Колыме».

Треугольник должен разработать план дальнейших действий.

Что впереди? Удастся ли исправить повреждения? Хватит ли для этого наличных сил и средств? Помощи извне ждать не приходится. Невыполненный рейс... потеря парохода... До устья реки Колымы осталось еще 120 миль.

Трудно сказать, какое решение было бы принято в подобном положении на другом судне. Случись такое дело с американской шхуной, наверняка полетели бы сейчас же радиограммы во все концы земного шара. Это было бы сенсацией. Бес-

численные газеты разделали бы подобную аварию под орех. Тираж, экстренные выпуски... Портреты моряков на первой странице... Трогательные биографии, беседы с женами, сыновьями, дочерьми, тещами... И обязательно бродящие вокруг потерпевшего аварию судна белые медведи, чующие добычу...

Колымцы лишь позже послали в эфир короткую телеграмму о том, что пароход получил пробоину, выбросился на мель у Айона, что все ликвидировано. До Владивостока эта радиограмма дошла тогда, когда «Колыма» уже возвращалась из Нижнеколымска. И там, во Владивостоке, никто не представлял себе, насколько было серьезно положение «Колымы». Только позже, по возвращении парохода, когда колымцы рассказывали о пережитом, удивленно восклицали:

— А мы и не представляли себе!..

Да и, откровенно говоря, в эти часы каждый из экипажа «Колымы» меньше всего думал о том, какое впечатление произведет авария во Владивостоке. Все внимание, вся энергия были сосредоточены на одном:

— В выполнении ударного рейса прорыв, прорыв должен быть ликвидирован.

Это настроение колымцев получило яркое отражение в протоколе заседания треугольника. Вот что там написано:

— Необходимо немедленно же приступить к разгрузке первого трюма и к откачке воды. Весь экипаж судна и пассажиров привлечь к этой ра-

боте для того, чтобы сделать все возможное. На случай невозможности откачки воды, все же нужно попробовать доставить груз в Колымск и, хотя бы имея диферент на нос, двигаться вперед... Считаем также необходимым завязать связь с «Чукоткой» и «Коризой» на случай, если потребуются их помощь...

Через несколько часов палуба «Колымы» представляла из себя горы вынутого из трюма груза. Мешки, тюки, ящики. Часть груза оказалась основательно подмоченной. Для откачки воды в помощь донкам пустили брандспойт.

За это время третий помощник капитана успел обследовать подходы к берегу. Привезенные им результаты промеров были неутешительны: всюду чрезвычайно мелко, подход к берегу невозможен даже на шлюпках. Следовательно, о выгрузке груза на берег и думать нечего. Это обстоятельство значительно осложняло положение.

Уже ночью, около одиннадцати часов, нашли пробоину. Поставили парусиновый пластырь. Отдыха не было. Работа не прекращалась ни на минуту. Все понимали, что темпы решают!

Не было отстающих. Не было начальников, подчиненных. Был один коллектив, была одна воля, единая сила.

За ночь дыра в левом борту «Колымы» была заделана. Вода в трюме пошла на убыль.

Утро застало всех на ногах, спать не ложились. А в радиорубке радист Иванов искрит:

— Кориза... Кориза... Кориза... Уполномоченно-

му Якутторга... Первом трюме течь. Выгружаю груз палубу. Спешите Коризой пароходу. Стою норд-вестовой части Айона одной миле...

Тщетно ждет Иванов ответа. Молчит «Кориза».

И опять:

— Кориза... Кориза... Кориза...

— Чорт их знает, вымерли они, что ли...

Упорно молчит «Кориза».

Тогда сообщили «Чукотке»:

— Просим не уходить из Чаунской губы, пока не сообщим результатов попыток сняться своими силами.

«Чукотка» ответила тотчас:

— По окончании выгрузки подойду.

Наконец, отозвалась и «Кориза»:

— Сделаем все возможное...

А в это время на «Колыме» откачали воду, вся энергия коллектива была направлена уже на съёмку парохода с мели. Дело это оказалось не легким. Вода в море упала. «Колыма» еще плотнее уселась на грунт.

Работая машиной, подтягиваясь одновременно на якорях, судно лишь дрожало всем корпусом, не двигаясь с места.

Без отгрузки не обойтись. Но куда выгружать? Вот-вот должна подойти «Кориза».

— «Чукотка» спрашивает, нужно ли ей подходить к нам, — сообщает радист.

— Поблагодарите за предложение оказать нам помощь и сообщите, что надеемся сами сойти или отгрузить часть груза на «Коризу»... На всякий

случай прибавьте, чтобы «Чукотка» держала с нами связь через каждые четыре часа...

«Кориза» показалась на горизонте лишь пятого августа. Невдалеке от «Колымы» бросила якорь. Узнав о размерах аварии и о намерении ударников не только итти в Нижнеколымск, но и возвратиться во Владивосток, на «Коризе» пришли в ужас:

— Разве возможно!? Вот сумасшедшие!

Было решено, что шхуна подойдет к «Колыме» и на время, пока пароход будет сниматься с мели, примет на себя часть груза.

Снова закипела работа. К одиннадцати часам ночи перегрузка была закончена. «Колыма» вышла на воду. А к часу ночи весь груз был уже снова на «Колыме». Ударники благодарили американцев:

— За помощь спасибо.

— Ничего, ничего, — любезно раскланивались янки...

Рано утром туман поредел. Загремел брашпиль, выбирая якорь. Двинулись дальше...

А около десяти часов вечера стали на якорь у устья реки Колымы. Задание выполнено: товары и продовольствие Колымскому краю доставлены.

VIII.

КОЛЫМСКИЙ КРАЙ.

Вот он — Колымский край, край необъятных просторов, долгих полярных ночей, край неизведанных богатств,

Русские, якуты, чукчи, тунгусы, ламуты, юкагиры. И всего каких-нибудь тридцать тысяч на необъятной территории — от Лены до Берингова пролива.

Свой быт. Свой уклад.

Отзвуки Октября сюда докатились не скоро. Всего каких-нибудь три — четыре года тому назад здесь, по просторам тундр, от улуса к улусу, от стойбища к стойбищу бродили белобандитские шайки, грабя все, что попадалось под руку, пожирая оленей, отбирая оружие.

Еще в глубине веков, уходя от немилости царей «всея Руси», убегая от непосильных повинностей, казачьи атаманы ударялись в сибирские тундры. С легкой руки Ермака все глубже и глубже проникали казаки на север.

Песец, соболь, чернобурая лисица... Уже в конце шестнадцатого века царь Иван восторгался награбленными у туземцев севера пушными богатствами. А немного позже — в 1614 году — в Архангельск пришел из Сибири на кочах первый морской транспорт пушнины.

Песец, соболь... Это они, как магнит, притягивали к себе «боярских и купеческих сыновей» и разных «торговых людей». Это им обязана история многими ценнейшими открытиями в полярных водах.

А позже — эти знаменитые паузки, что ранней весной вереницей ползли по Лене на север. Эти «знаменитые» фирмы Громовых и К-о. Чем отличались они от «боярских детей» или от пепеляев-

ских бандитов? Тот же грабеж. За стакан водки — песец, за полбутылки — соболь, за два патрона — лисица.

Охотник-туземец был всю жизнь в долгу у своих «благодетелей», у этих «носителей цивилизации и культуры». Край нищал. Люди вымирали целыми семьями, целыми родами...

Колымчане рассказывают:

— Три года — с двадцатого по двадцать третий — у нас не было никакой связи с внешним миром. В эти годы сюда приходили с небольшими партиями товаров лишь три американских шхуны. И только благодаря им мы пережили это время лучше, чем, например, булучане. Правда, на цены американцы «не скупились»: шкура песца шла всего лишь за двести граммов табака...

В эти тяжелые годы безвременья промысел на севере стал. Без оружия, без патронов, без оленей охотник обречен на голод.

Политика самодержавия — хищническая эксплуатация природных и трудовых ресурсов туземных районов, руссификация, спаивание туземцев, выращивание спекулятивных, эксплуататорских купеческих и кулацких элементов — тяжелое наследие. С этим наследием Колымский округ, да и весь север Якутии, до сего времени не может развязаться. На всем хозяйстве, на всем бытовом укладе края все еще лежит печать прошлого.

Основное занятие колымчан — пушной промысел, охота. Скотоводство (за исключением разведения оленей), хлебопашество, рыбный промы-

сел — все это находится пока что в зачаточном состоянии и никакого влияния на развитие экономики края не оказывает.

Да и пушной промысел имеет исключительно товарный, вернее — обменный, характер. А ведь продукция этого промысла составляет 10 процентов всего пушного экспорта Союза.

Как добывают зверя?

— Ставим пасти, капканы, рогатки... Меньшая часть охотников имеет огнестрельное оружие...

Одним словом, хищнический, первобытный способ добычи.

И вполне было понятным, когда приемщики пушнины жаловались:

— Эх, такого песца и испортил!..

Качество шкурки, действительно, невысокое. Статистика (правда, чрезвычайно примитивная) говорит, что хищнический способ добычи пушного зверя снижает качество шкур песца, примерно, на треть, а количество возможного к добыче зверя — чуть не до половины.

Лов рыбы имеет исключительно потребительский характер. Колоссальные богатства рек поэтому используются лишь в самых ничтожных количествах. А о качестве и говорить не приходится: засолка, копчение — все это делается «по-домашнему», по-старинке, как деды делали...

Большую роль в жизни и быту туземцев играет олень. Он служит для транспорта, связи, он дает обувь, одежду, жилища, идет в пищу. Но вся оленья продукция используется опять-таки исклю-

чительно на удовлетворение нужд туземного населения, имея весьма незначительный товарный выход.

В 1926—27 году якутский совнарком произвел приполярную перепись. По данным этой переписи оленье стадо севера республики определялось в сто тысяч голов. По существу — ничтожная цифра. Правда, в 1929 году новые подсчеты дали цифру вдвое большую — 250 тысяч, но и эта цифра, в сравнении с потенциальными возможностями края — совершенно недостаточна.

— Все эти подсчеты не совсем верны, — рассказывал мне один из местных работников. — Попробуй учти тут, по нашим тундрам. А, кроме того, кулачье и сохранившиеся еще у нас разные князьки никогда вам не скажут, сколько у них оленей.

По данным той же переписи 1926—27 года, в северных районах Якутии насчитывалось 206 кулацких и полуфеодалных хозяйств. И в то время, как остальные, учтенные переписью 4800 бедняцко-средняцких хозяйств владели 77 тысячами оленей, кулаки (или, как их тут называют, — «тайоны») и князьки являлись обладателями 160 тысяч голов, другими словами, в руках кулаков еще совсем недавно было сосредоточено 70% основных средств производства.

— Кумаланство у нас сильно развито.

— Кумаланство? Что это такое?

— А вот представьте себе — кулак делается «благодетелем». Берет на полное свое иждивение

какого-нибудь бедняка или сироту. И, конечно, за это те обязуются на своего «благодетеля» работать. Кстати сказать, кумаланство имеет самые разнообразные формы. Вот, например, бывает так: какой-нибудь род решает распределить батраков и бедняков «на прокормление» между кулацкими хозяйствами. Устанавливается срок — обычно от одного до трех лет. За «прокормление» беднота должна обслуживать своего патрона. Совершенно понятно, что такие решения выносятся, преимущественно, по инициативе кулачья.

— А то так: тайон вдруг предлагает бедняку вместе кочевать. Мне, дескать, не жалко, я это из-за симпатии к тебе предлагаю, а тебе, подумай, — сплошное удобство, выгода. В случае чего, без помощи не останешься. И идет бедняк в кабалу, в обслуживание «по пути» кулацких стад в роли бесплатного пастуха...

— Это тоже кумаланство?

— А то как же?

Помимо кумаланства тайоны опутывают бедноту тысячами нитей, стремясь к максимальному ее закабалению, а этим путем и к сохранению своего экономического влияния. Раздача оленей во временное пользование беднякам за «отработку» или за аренду, при чем аренда обычно оплачивается пушниной, а часто опять-таки трудом; продажа оленей на кабальных условиях в кредит и снова с оплатой пушниной или «отработкой»; наконец, покупка и аренда «за треть» или «за половину» у маломощных хозяйств охотничьих или пастбищ-

ных угодий, ловушек и т. п. Таковы практикующиеся до самого последнего времени формы эксплуатации бедноты, обуславливающие нищету и подавленность основной массы туземных хозяйств.

И, к нашему стыду, надо признаться: до самых последних лет батраки и беднота не видели помощи от местных советских работников. Свежему человеку покажется диким, ни с чем несообразным тот факт, что лишь в 1929 году часть кулаков и князьков была лишена избирательных прав. До этого времени, на севере явно искривлялась классовая линия, тормозилось наступление на кулацко-феодалыные элементы; на практике местные работники скатывались к защите интересов эксплуататорских хозяйств, вольно или невольно способствуя их росту и усилению их влияния.

При таком положении было бы удивительным, если бы тайоны не только не проводили своих ставленников, но и сами не пробирались бы и в советы, и в кооперацию, и в хозяйственные организации... Темпы советизации края были задержаны.

1929 год явился годом перелома. Была произведена чистка советского аппарата, приступлено к взысканию с кулацких хозяйств всей задолженности, тайоны и князьки были лишены избирательных прав. С первых же шагов все эти мероприятия вызвали резкую дифференциацию, — классовое расслоение стало проявляться со всей своей определенностью.

Кулачество решило позиции без боя не сдавать. В Булунском округе было организовано активное контрреволюционное выступление. Борьба разгоралась. Тайоны рассчитывали:

— Роды наши нас поддержат.

Расчеты не оправдались. Батраки, беднота, средняки дружно поддерживали советскую власть и под руководством местных партийных организаций подавили восстание.

И уже в следующем — 1930 году — на севере появилось 52 промысловых артели, обобществивших основные средства производства, в частности 19 тысяч оленей.

Появились совхозы. Сейчас социалистический сектор владеет 13% всего количества оленей.

— Да! На севере Якутии разворачивается классовая борьба. Но этого упорно еще не понимают и не хотят понять наши торговые организации. Для них нет классовых расслоений. Для них есть только крупный и мелкий сдатчик пушнины. Есть туземец. Эта классовая слепота особенно вредно отражается в практической работе по перестройке на социалистической основе северного хозяйства.

«Якутторг увлечен торгашеством, заботой о балансе, заражен «нэпманским духом», — подчеркнул третий пленум областного комитета партии.

А, ведь, Якутторг — один из главных рычагов экономического возрождения и развития края.

У Якутторга по северу разбросано более десятка факторий, имеется свой олений транспорт, свой

флот — катера и баржи. Якутторг ежегодно фрахтует пароходы Совторгфлота и американские шхуны. Якутторг раскинул свою агентурную сеть по всему Дальнему Востоку, по Сибири, в Москве. Но.. Якутторг заражен «нэпманским духом».

Приход парохода с товарами — в Колымске событие, которого ждут целый год. Пароход — это значит хлеб, мануфактура, оружие, сети, патроны, табак. Пароход — это значит доктор, учитель, радист, геолог. Пароход — это новая живительная струя, это новые силы, новое подкрепление. Это то, в чем так нуждается сейчас север Якутии.

Советская власть не жалеет сил и средств на приобщение севера к грандиозной социалистической стройке. И если бы не этот «нэпманский дух», не отрывки вековых «традиций»!..

IX.

«ПАРОХОД ПРИШЕЛ!».

...У бара потеряли много времени. В реке мелко — не более четырнадцати фута, а осадка парохода превышает шестнадцать. Итти в Нижнеколымск нельзя.

Поздно вечером на пароход приехали представители Якутторга и «Холбоса». С ними приехал и лоцман.

— Однако, мелко. Отгружать надо...

— Баржи есть?

— Баржи? У Шалауровой заимки стоят. Однако, придется сходить за ними.

Не торопятся северяне. Что им за дело, что пароходу предстоит еще обратный поход, еще новые битвы со льдами?

— Да поворачивайтесь вы!

Наконец, затарахтел «Якут» — катер Якутторга. Отвалил... Поплелся за баржами. Вернулся лишь утром.

— Даешь пруз!

К вечеру выгрузили на баржи около двухсот тонн. Второй помощник капитана поехал с караваном оформить прибытие парохода и сдать груз.

— Когда вернетесь?

— Дня через четыре, однако...

Весело!

...Наступили дни томительного безделья. Единственно, что вносило разнообразие — это поездки на бар с промером, не прибавилось ли воды. Восьмого августа вечером подошел к «Колыме» небольшой катер Якутторга с двумя кунгасами.

Штурманы все эти дни усиленно поглядывали на море, где на горизонте маячили льды, да на шквальные тучи, которые непрестанно гнал норд-вест. Что-то записывали, что-то подсчитывали.

— А ведь безобразие! С одиннадцатого года сюда ежегодно приходят пароходы, ежегодно тратят уйму времени на бесполезные стоянки у бара, и никто — ни Якутторг, ни другая организация — не додумался завести здесь необходимые пловучие средства. Будь здесь баржи, мы бы уж обратно топали...

— Надо было потребовать через Совторгфлот...

— Потребовать! Каждый из капитанов не раз и говорил, и писал о необходимости оборудовать здесь флотилию, которая обеспечила бы выгрузку парохода у бара. Подсчитывали, указывали, что задержка у бара может вызвать зимовку парохода на обратном пути, а это стоит дороже, чем весь необходимый здесь флот. Бесполезно!.. А видите, какие тучки ползут? Ничего хорошего они не предвещают.

Экипаж эти дни ухаживал за старухой. Подправлялись, подгонялись расшатавшиеся винты и винтики, наводился порядок в машине...

Наконец, одиннадцатого августа воды на баре оказалось $15\frac{1}{2}$ футов.

— Пойдем в реку.

— А осадка?

— Осадка — шестнадцать.

— ?

— Вода в реке прибывает, — пройдем!

Действительно, прошли. Правда, царапали грунт. Капитан, видимо, не совсем доверял присланному Якутторгом лоцману: впереди парохода все время шел с промером судовой катер.

Широко разлилась Колыма. Катит свои холодные воды в Полярное море через отмели и перекаты. Гляди в оба! Морскому пароходу в особенности трудно, от лоцмана требуется чрезвычайная осторожность.

Спускалась ночь.

— Хорошо знаете реку? — спрашивают ударники лоцмана.

— Знаю, однако...

А через десять минут пароход влез на песок. Провозились час, пока снялись.

— Как же так, товарищ лоцман?

Тот только в затылке чешет...

Начал шевелиться и уполномоченный Якутторга. Им, оказывается, получена от колымского окр. исполкома телеграмма с категорическим распоряжением форсировать отправку груза в Среднеколымск.

— Край голодает!

Недостаток товаров и припасов начал сильно сказываться в районе реки Индигирки. Якутторг в свою очередь торопил с отправкой туда шхуны «Пионер». Шхуна вышла навстречу «Колыме» и рано утром 12 августа подошла к пароходу. Снова остановка, снова грузовые работы. Дальше пошли только после обеда.

...Кругом однообразный пейзаж. По левому берегу реки — небольшие холмы, тундра, кое-где зимовья, местами чукотские юрты. Правый берег горист, подчас утесами падает в воду. Много островов, некоторые из них достигают довольно значительных размеров. Так, например, отделившаяся от главного русла выше Нижнеколымска протока — река Захребетная — вновь соединяется с руслом уже за Нижнеколымском, образуя остров в 110 километров длины и от 10 до 20 километров в ширину. Или вот остров Походский, — говорят, шириной до 15 километров, а длина его не менее 60 километров. В дельте среди многочисленных

островков раскинулся остров Каменный на 55 км в длину, до 25 км в ширину.

— А как глубока река?

— Здесь, в низовьях, доходит до 30 футов, а выше до 10—12. Пароходы речные ходить могут свободно от самого Верхнеколымска.

— Рыбы много?

— Хватает...

— Какая рыба?

— Всякая. Нельма есть, максун, ленок, попадаетеся стерлядь... Здесь, в низовьях, омуль, сельдь, сиги... Даже белуха иногда заходит из моря.

— Много ловите?

— Для себя ловим.

На так называемом перекате Амбросимова лоцман снова посадил «Колыму». Хорошо еще, что как раз подошла баржа, — отгрузили часть груза и сошли с мели, не то пришлось бы долго провозиться.

К лоцману потеряли всякое доверие. Впереди пошел катер, который о всяком подозрительном изменении глубины немедленно сообщал пароходу.

Шли медленно, осторожно. Капитан не сходил с мостика.

Лишь 13 августа утром дошли до Нижне-Колымска.

Первым, чем встретили «Колыму» колымчане, было:

— Вы это что же нас обижаете?

— То-есть, как обижаем?

— Да очень просто! Не уважили нынче.

Оказывается обиделись, что «Колыма» при подходе не дала приветственного гудка.

— Как же это вы так промазали, капитан?

— Просто забыл... Да и не думал я, что это может произвести такое впечатление...

— Нынче море тяжелое. Мы уже думали, — застрянете где-нибудь во льдах. Год нонешний — не в пример прочим. Чукчи — уж на что охотники — и те не рискуют уходить далеко в море, — говорили колымчане, приехавшие на пароход «В гости».

И тут же добавляли:

— Не приди «Колыма», нам туго бы пришлось. В верховьях уже сейчас сидят на голодном пайке...

Действительно, разрешение транспортной проблемы для севера Якутии является насущнейшим вопросом... И если мы говорим, что вообще в СССР транспорт является «узким» местом народного хозяйства, то для Якутии, ее севера, транспорт — особенно «узкое» место. Не даром на последнем съезде советов республики делегаты северных районов говорили, что:

— разрыв между современным состоянием транспорта Якутии и задачами социалистического роста не поддается учету...

И требовали:

— усиленным темпом ликвидировать транспортную изолированность Якутии от Союза и Союза от Якутии...

Эти требования, по заявлению делегатов, вытекают из основной задачи:

— Якутская республика должна занять определенное место в Советском союзе, как промышленная республика, мы должны превратить Якутию из отсталой, потребляющей республики в производственную — и не только для собственного потребления, но и для вывоза.

И транспорт это как раз то, что должно разрешить противоречия между хозяйственными возможностями края и его современным положением.

В самом деле, какова в настоящее время связь этой богатейшей по своим природным богатствам окраины с центральными районами Союза? Каковы пути питания этого, пока что потребляющего, набирающего силы для мощного расцвета края?

Южная часть Якутии (южная — понятие крайне относительное: для нас это — крайний север) связана с центральными районами страны рекой Леной. Иными словами «связана» тысячами километров.

Представьте себя в роли путешественника, направляющегося из Москвы, сердца Союза, в Якутск — в сердце Якутии. Вы должны проехать 5000 километров по железной дороге. В Иркутске пересест в лучшем случае на авто, а «в обычном порядке» на повозку (если вам довелось ехать летом) и 240 километров трястись по ухабам знаменитого якутского тракта в Качуг. От Качуга до Усть-Кута будьте любезны испытать удовольствие

путешествия на лодке; затем — пересадка на пароход и, преодолев на нем свыше 2700 километров, вы, наконец, попадете в Якутск.

Зимой хуже. От Иркутска до Якутска — на перекладных.

Правда, за последние годы Якутску удалось связаться с железнодорожной магистралью воздушным путем, но провозоспособность этого пути пока что, естественно, невелика. Что же касается переброски товаров и столь необходимого Якутии промышленного и сельскохозяйственного оборудования, то иных путей, кроме указанных, для них сейчас нет.

Вот что рассказывают советские «торговые люди»:

— Для того, чтобы завезти товары в Якутск, надо заготовить их в Москве не позднее февраля. Санным путем они должны быть продвинуты в Качуг. Туда, если все проделано во время, они попадают в конце марта — в начале апреля и здесь ждут, пока вскрыется Лена. А Лена вскрывается обычно этак в половине мая. В Качуге товары грузятся на так называемые паузки и сплавом направляются в Якутск.

— Когда же они туда попадают?

— Приблизительно в конце июня...

— Ну а дальше?

— Дальше? Дальше опять по Лене — в Вилюй, Олекму, Мухтуй, Нелькан... От Якутска каждой партии товаров надо проделать от пятисот до двух с половиной тысяч километров, смотря по

месту назначения... На пристанях этих рек товары ждут зимы и, когда установится санный путь, начинается развозка по местам потребления.

Одним словом, в более или менее отдаленные пункты товары приходят на хороший конец лишь через год... Оборот торгового капитала измеряется здесь полутора — двумя годами. Масштаб — соответствующий необъятным просторам северных тундр, но ни в какой мере не отвечающий запросам строящейся социалистическое хозяйство республики.

— Ну, а в ваш Колымский край когда попадают товары из Якутска?

— К нам они совсем не попадают. Край живет исключительно завозом с моря.

Якутск с Колымским краем дорожной связи почти не имеет. Летом по тундрам пути нет, а зимой на собаках и оленях кто хотя раз проехал, тот знает, насколько этот вид транспорта ненадежен...

За последние годы произведены изыскания с целью соединить верховья реки Колымы с Охотским морем. Все данные говорят за то, что этот путь значительно облегчит снабжение севера, если одновременно будет организовано речное судоходство на Колыме.

А пока что полярные рейсы пароходов Совторгфлота — это единственный источник питания Колымского края... Поэтому-то руководящие органы Якутии уделяют этим рейсам особенное внимание. Поэтому-то с таким нетерпением ждут колымчане парохода...

В НИЖНЕКОЛЫМСКЕ.

...Нудно идет разгрузка парохода. Не торопятся колымчане. Не торопится Якутторг. «Чаепитие» начинает входить в систему. Долгие бездельные часы стоит «Колыма».

— Товарищ капитан, разрешите мы сами начнем выгружать...

Капитан нервничает не меньше других. Тянет второго помощника — заведывающего грузовыми работами. Тот буквально выходит из себя, но все его попытки расшевелить холодные натуры северян оканчиваются позорным провалом.

— Где грузчики?

— Чай пьют...

Весь экипаж готов работать день и ночь, лишь бы не стоять без дела. Но... Якутторг не согласен. На предложение парохода производить выгрузку силами команды представители этой организации заявляют, что им «кажутся высокими расценки союза водников».

И идет работа вразвалку... Нэпманский дух торжествует.

— Где приемщик?

— Куда-то пошел...

Добрых полтора часа разыскивали приемщика. Разыскали таки, конечно — пьет чай.

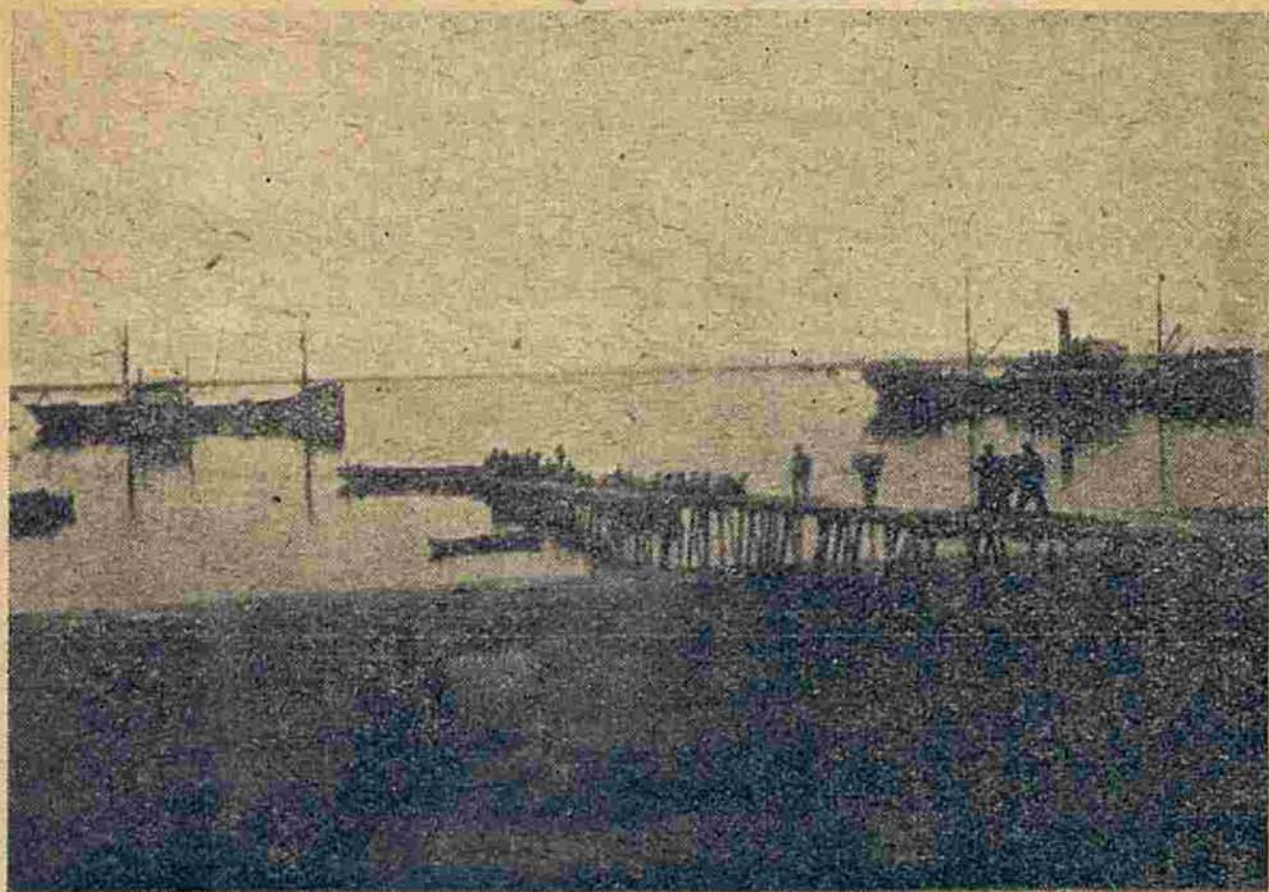
Приемщик чрезвычайно удивлен:

— У нас всегда так...

Пришлось послать Якутторгу ультиматум:

— Усилить темпы, — ведь срок стоянки, обусловленный договором, скоро истекает...

Помогло. Стали шевелиться. Но все же лишь к 19 августа «Колыма» закончила грузовые опера-



„Колыма“ и „Кориза“ выгружаются в Нижнеколымске.

ции. Приняли пассажиров. Среди них — одиннадцать ребяташек, девять женщин...

— Зазимует — весело будет, — бурчал капитан. — Куда я с этой семейкой денусь?..

А «тотушные» каркали:

— Все равно застрянете дальше Шалаурова, — в такие льды не уйти...

.....

.....

— Вира якорь!

Далеко по тундре разнесло прощальный гудок «Колымы». Ударная бригада — ударный пароход пошел на новый штурм льдов.

— Даешь Владивосток!

Штурм начат не совсем удачно. В этом году «Колыме» не повезло с лоцманом. Якутторг, который должен был обеспечить проводку парохода по реке, сговорился, видимо, с первым попавшимся под руку лоцманом, совершенно не интересуясь его познаниями и знакомством с фарватером реки.

— Главное — недорого взял.

Фамилия лоцмана — Никулин. Якут. Типичный таежник.

Капитан не сходит с мостика, держа под неослабным контролем каждый маневр Никулина.

— Того и гляди, опять посадит...

И все-таки посадил, с полного хода посадил!

— Ишь ты — у самых Крестов сели, — удивился Никулин.

И пошел... чай пить.

Усилия сняться с мели при помощи якорей и машины ни к чему не привели. Пришлось выгружать на берег зимовочный запас и часть угля. Только к семи часам вечера на следующий день удалось тронуться дальше.

— Опять потеряли сутки, — справедливо негодовали колымцы.

21 августа «Колыма» подошла к бару...

...С норда тянутся черные шквальные тучи. Низ-

ко ползут, — над самой водою. Ветер все холодней и порывистей. Пошел снег. Уже слышно дыхание полярной ночи...

С лоцманом расстались. Капитан решил:

— Через бар поведу пароход сам. Дело будет верней.

А там, в море, маячили льды...

Через два часа вышли в море.

— Так держать!

— Есть, так держать!

Курс взят —

— Даешь Владивосток!..

...Итак, пятнадцать дней — полмесяца — потрачено на операции в Колыме. Из них не более трех — четырех дней падает на продуктивную работу. Остальное пропало зря. Вспоминаются требования капитанов-полярников.

— В Колыме должна быть организована переброска грузов с парохода в Нижнеколымск и дальше баржами и теплоходами. Затраты на постройку этих судов быстро себя окупят.

И уже есть, оказывается, по этому поводу определенные решения якутских советов:

— Обязать торгово-кооперативные организации севера образовать подсобное транспортное хозяйство по северным рекам.

Но Якутторг продолжает идти по линии наименьшего сопротивления. Что это? Опять тот же «нэпманский дух»?

.....

.....

ХІ.

«ДАЕШЬ ВЛАДИВОСТОК!»

...Как только вышли в море, сразу же стало ясным — обратный путь будет тяжелее переднего. Третий день пуржит. Ветер доходит до шторма. Ночами норд стонет в наскоро сколоченных под мостиком пассажирских помещениях, скрипит в крепко принайтованных шлюпках, свистит в трубе.

Не спят ударники. Зоркими часовыми стоят вахтенные.

Старший механик в эти дни не раз вылезал из машины наверх. Поглядит, как кружит пургою, к борту подойдет, видит — ползут бесконечной вереницею льдины:

— Д-да, выдался нонче годик. Трудненько придется.

Ровно бьется сердце парохода — машина. Чутко прислушиваются механики, не заедает ли где. Чаусенко. — так тот почти не вылезает из машины — смазывает, чистит, обхаживает. Сроднился с этими мотылями и поршнями, не оторвешь. С большой инициативой парень.

— Вот кончит учебу, овладеет техникой — хороший из него выйдет инженер, — говорят про него ребята.

Да не один Чаусенко. Среди ударников «Колымы» большинство таких. Вот, например, Красноштан — боцман. Молодой, энергичный моряк. Немного учебы, овладения техникой — и штурман готов. Да еще какой штурман!

А Штапенко? А Куляба?

...Прошли мыс Баранов, миновали Айон. Льды, что ни дальше, то гуще. Лавировать становится труднее.

И вот «яко к стене мятые льдины загустились, а сзади наплыло много льдов и судно притеснило». В правую скулу ударило «Колыму».

— Течь в первом трюме!

Повреждения исправляли на ходу. Забили деревянные клинья, остановили воду.

Ударники, поистине, делают чудеса. Каждый новый аврал прибавляет им сил, вливает в них новую энергию, еще крепче спаивает в борьбе за показатели.

— Даешь Владивосток!

24 августа утром «Колыма» подошла к мысу Шелагскому, стала на якорь. Слился гудок с воем норд-веста. Чукчи все же слышали. Через несколько минут к пароходу уже подходили байдары.

С чукчами приехал местный учитель. Оказывается, местная школа сидит без керосина.

— Не поделитесь ли?

Не откажешь, конечно.

— Из зимовочного запаса выдать бочку.

Разговорились. Чукчи добросовестно искали якорь, потерянный здесь «Колымой» на переднем пути. Не нашли.

— Пятый день метет снегом, ночь приходит. К Шалаурову — льдов много. Как пойдете? — спрашивают чукчи.

Пошли. Обогнули Шелагский. Дальше, верно — «великие, густые льды». К ночи пришлось стать на ледяной якорь.

...«Колыма» трещит. Льды жмут пароход и основательно жмут.

— Льдом сорвало шпонки руля.

На корме кипит работа.

— Ну как?

— Скоро исправим.

А тут выясняется: под напором льда лопнули поставленные в носу деревянные распоры — здоровенные бревна. Шестнадцать шпангоутов — ребер судна — прогнуло внутрь на полтора, а местами даже на три фута. Состояние парохода стало явно аварийным.

Что будет, если, действительно, придется зимовать?

Становится очевидным — «Колыме» зимнего нажима льдов не выдержать. Вывод? Его делают ударники:

— Значит не надо зимовать...

Одним словом —

— Даешь Владивосток и точка.

...27 августа с большим трудом добрались до острова Шалаурова. Здесь снова стали на ледяной якорь. Пурга прекратилась, зато спустился густой туман. Лишь через сутки прояснилось. Туман разогнало сильным юго-восточным ветром.

29 августа решили выслать разведку. Вызвались охотники — Красноштан и матросы Шейко и Чепко. Разведка получила задание:

— Добраться по льду до острова и с его высот осмотреть горизонт, выяснить состояние моря.

— Не искупайтесь, смотрите, — подшучивали над разведчиками.

— Ноги не промочите...

Вернулись разведчики после обеда. Рассказывают:

— Кругом лед. Только дальше на восток видна вода.

Совещался треугольник. Решили пробиваться сквозь льды, пустив в ход все имеющиеся средства.

— Правильно! Погоды ждать нечего.

...Лежишь в каюте. Слышишь, как царапает льдом о борта. Слышишь как стонет старуха... Не спится... В голову лезет всякая ерунда... Мерещатся новые пробоины. То начинает рисоваться картина перехода по тундре... замороженные люди... «Италия»... американские летчики... Чухновский... Громов... Медведи... Жалкие обломки парохода... Здесь, в этом самом месте, погиб Никита Шалауров. Немного восточнее зимовала «Колыма». Завтра пойдем... как?.. Айнааткунь... каждый раз на этот месте... Ледокол бы сюда — вроде «Красина», или даже вроде нашего «Добрыни»... Чукчи недаром говорят: не пройдешь... А тут еще с погнутыми шпангоутами, с поломанными распорами... На что рассчитывают моряки?.. «Сумасшедший капитан»!.. Сумасшедший ли?.. А остальные?.. Ведь ежели бы он сказал — «становиться на зимовку», — никто не одобрил бы...

Например, днем сегодня. Нашлись среди пассажиров паникеры:

— Ясное дело, к зимовке готовиться надо. Раз начался нажим льдов — точка. Конец навигации.

Дальше, больше. Начали уже планировать, как лучше разместиться. Того переселить, этого уплотнить.

Пошли, в конце концов, к Штапенко:

— Собирай ячейку.

— В чем дело?

— Насчет зимовки поговорить надо.

— Чего вы зря бузу поднимаете?

— А вот там поговорим...

На собрании ячейки было горячо. Ударники взяли в штыки паникеров:

— Всякие разговоры о зимовке преждевременны. Они только деморализуют пассажиров и вносят дезорганизацию в работу экипажа. Пассажиры — коммунисты должны всемерно помогать ударникам выбраться из льдов, а не плестись в хвосте паникерских настроений.

На этом собрании лишний раз выявилась сплоченность коллектива. Коммунистов среди экипажа всего восемь человек, и эти восемь сумели на деле возглавить и руководить соревнованием. Сами — всегда впереди, на самых ответственных и трудных участках, подавая пример дисциплины, показывая образцы труда.

— Так и знай, товарищи, никакой бузы на пароходе не допускать.

С этим и разошлись.

...30 августа утром та же картина. Льды, льды, льды.

— Надо подорвать лед под носом.

Несколько взрывов динамита. Вклинилась «Колыма» в образовавшуюся щель, кое-как стала продвигаться. Обходили остров под самым берегом, саженьях в десяти—одиннадцати. Не раз приходилось завозить якоря, подтягиваться на них. Шесты все время в ходу. Некоторые из вчерашних паникеров принимали деятельное участие в аврале.

К четырем часам «Колыма», наконец, обогнула злополучный остров и вышла почти на чистую воду. Навстречу попадались лишь отдельные льдины. Ночью прошли мыс Кекурный, а под утро на следующий день — мыс Якан. Опять началась пурга. Опять засвистел норд-вест. Опять нагнало льды... Стали...

Когда пробирались у Шалаурова, под корень срезало льдом лопасть винта...

— Винт, видимо, придется менять. Не сейчас, конечно, когда выберемся.

— А что осталось?

— Осталось не много: одна целая лопасть, да две небольшие половинки...

Кажется, все силы свои собрало Полярное море и бросило на «Колыму». Что ни день, то тяжелее продвигаться. Горизонт затянут сплошным ледяным покровом. На берег ползут льдины, — все гуще и гуще. А пурга кружит, метет снегом почти без перерыва. Холодный норд-вест зачастую переходит в шторм. С поломанными лопастями вин-

та, с помятыми ребрами, с расшатанным корпусом — «Колыме» в эти дни было особенно трудно. Борьба со стихией становилась очевидно неравной, перевес явно переходил на сторону слепых сил природы.

Среди пассажиров снова пролетело шепотком: — Надо становиться на зимовку...

В каютах, в некоторых группах опять уже строились проекты, как получше, поудобнее устроиться. Но открыто говорить о зимовке после полученного недавно отпора не решались. И хорошо делали: среди экипажа эти разговоры и сейчас не встретили бы сочувствия. Здесь можно было наблюдать обратное. Чем ближе к Берингову проливу продвигалась «Колыма», тем выше поднимался дух.

— Даешь Владивосток!

Чем сильнее наседали льды, чем труднее становилось преодолевать препятствия, тем напористее работали ударники, тем больше росла инициатива, тем крепче спаивался коллектив.

— Даешь Владивосток!

...Утро тридцать первого августа выдалось особенно неудачливое. На палубу носа не высунешь.

— Норд-вест восемь баллов, — бросил сменявшийся с вахты штурман, на ходу отряхиваясь от снега.

— Пуржит основательно.

— А как льды?

— Льды? Льды плывут...

Выйдешь на палубу — зима, самая доподлинная

зима. Кругом — снег. Ветер сбивает с ног. Норовишь, как бы скорее за что-нибудь спрятаться. Метет. Видимо, действительно, застряли надолго.

Но все же, когда в 12 часов, с удовольствием опустошая тарелки с борщом, ударники воздавали должное кулинарным способностям судового повара, никому и в голову не приходило, что сегодня старухе «Колыме» предстоит вынести новое испытание, не меньшее, чем авария у Айона, чем борьба со льдами у Шалаурова...

Неожиданно заработала машина.

— В чем дело? Неужели пошли?

Выбежать на палубу — дело одной минуты. А там — те же ветер, снег, льды. И лишь по тому, что забежали по пароходу люди, занимая свои места, заключаешь: что-то случилось.

Оказывается, льды нажали на пароход настолько сильно, что проволока ледяного якоря не выдержала. Оторванную от стамухи «Колыму» понесло вместе со льдами. Нужно было снова как-нибудь добраться до стамухи и там зацепиться. Но не так это просто... Пробриться сквозь мгновенно загустевшее ледяное поле невозможно.

— Завести проволоку с кормы, отбуксировать преграждающие путь льдины, — получено распоряжение.

Работая машиной, подтягиваясь на канате, «Колыма» стала кое-как выбираться из ледяных объятий. И вдруг — стоп! Огромная глыба льда подмяла под себя проволоку, протащила к корме. Минута — и канат намотался на винт. Судно стало

игрушкой в руках стихии. Затихла машина. Опасность быть выброшенным на скалы, быть смятым этой надвигающейся ледяной массой стала вполне реальной.

— Отдать становой якорь!

Капитан явно шел на риск. Не выдержит цепь, как не выдержала другая раньше — у мыса Шеллагского — катастрофа неизбежна. А что это значит при наличии на пароходе чуть не сотни пассажиров, среди них женщин и детей, представить себе не трудно.

Но другого выхода не было.

Струной натянута цепь. Под кормой уже образовалась сплошная ледяная масса. Новые и новые глыбы напирают с носа. Освободить... скорее освободить винт от намотавшейся на него проволоки — впилося в сознание каждого.

Штапенко, Куляба, Красноштан, Козлов, Белохов, Кириллов, Чаусенко, Мордовин, Пирожков — вся команда, все без различия «рангов», одной ударной бригадой бросили вызов неугомонной стихии:

— Ну, — кто кого?!

И взяли темпы! Здесь было чему поучиться и прежде всего тому, как надо работать. Энтузиазм моряков зажег пассажиров. Разговоры о зимовке, как рукой, сняло. Каждый стремился влиться в коллектив, принять участие в схватке со льдами...

Но еще не успели размотать с винта проволоку, как на якорную цепь навалило ледяную гору. Вот-вот лопнет канат...

А что будет тогда, каждый в эти минуты представлял себе совершенно отчетливо. Лишиться последнего якоря, с бездействующей машиной...

Рвет ветер, гонит льды, кружит метелью, слепит глаза, сбивает с ног...

— Взорвать льдину!

Перемахнули ребята за борт. Взрывы...

— Наша взяла!

Расколото ледяную громаду.

А на корме в это время успели отрубить проволоку, повернуть винт; машина ожила. Опять начали пробиваться к стамухам. Вклинились меж двух сидящих на мели ледяных глыб, пришвартовались...

Прорыв ликвидирован!

ХII.

И УДАРНИКИ ПОБЕДИЛИ.

...Ночью ветер стих. Прекратилась пурга. Под утро появились небольшие прогалины, начали продвигаться вперед.

Все первое сентября снова было сплошным авралом. Несколько раз приходилось подрывать льды динамитом, заводить якоря. Лишь к вечеру добрались до мыса Северного. Здесь вновь встретили непроходимый лед...

Только третьего сентября удалось обогнуть Северный и подойти к фактории Госторга у мыса Вебера. Предстояла выгрузка угля — фактория сидит без топлива.

К пароходу тотчас подошли чукотские байдары. На редкость практичные суденышки, построенные из моржовых шкур, с небольшой осадкой и сравнительно большой грузоподъемностью. Не плохо такую байдару иметь на каждом совершающем полярный рейс пароходе. Во всех случаях она была бы чрезвычайно полезна.

Еще раз пришлось выслушать ударникам сомнение северян:

— Пожалуй, не удастся пройти к Дежневу. Большие льды впереди...

— Даешь Владивосток! — упорно отвечали ударники на подобные предсказания.

...Лавируя среди ледяных полей, пуская в ход и якоря, и шесты, и динамит, прошли Ванкарем, Онман, остров Колючина.

За шестое сентября прошли всего на всего пятнадцать миль. Седьмого — семь миль. Восьмого — одну милю. Дальше — стали. Вновь запуржило. Снова задул крепкий норд-вест. И обстоятельства складывались будто нарочно так, чтобы дать «Колыме» — первому ударному полярному пароходу — испытать все трудности арктического похода.

Здесь — у Сердце-Камень — стояла «Колыма» и на переднем пути. Тогда ледяная степь несла с собой судно на запад. А сейчас, при северо-восточном ветре, дрейф льдов как-раз противоположный — на северо-восток. Дрейф настолько силен, что в течение трех суток «Колыма» фактически топталась на месте. За день с большим трудом

кое-как удавалось пробиться на несколько миль вперед, а за ночь пароход сносило на прежнее место.

Но зимовать у Сердце-Камень, почти под самым Дежневым, то-есть почти под самым выходом в Берингов пролив, после всех испытаний было бы уж слишком обидно. Даже настроенные ранее на зимовку пассажиры и те заговорили иначе:

— Пробиваться!

Еще раз совещался треугольник. Говорит капитан:

— Стоять и ждать разрежения льдов бесполезно. Шансы на зимовку начинают с каждым днем увеличиваться. Между тем, продвижение вперед связано с большим риском для судна, и без того уже достаточно потрепанного. Давайте, товарищи, решим, что делать — зимовать или рискнуть?

— А ваше мнение, товарищ капитан?

— Мое — рисковать надо. Ведь даже если придется повредить корпус, то ремонт его будет стоить дешевле, чем зимовка. Кроме того, зимой придется снимать с парохода женщин и детей, да и часть других пассажиров. Следовательно, неизбежно снаряжение сюда воздушной экспедиции. Наконец, состояние парохода таково, что перенести зиму ему трудно — нужна очень благоприятная обстановка в смысле состояния льдов.

И вот в протоколе № 3 читаем:

— Учитывая состояние судна, а также убытки, причиняемые зимовкой парохода государству, считаем необходимым приложить все усилия к

тому, чтобы избежать зимовки и выйти на чистую воду. Учитывая все могущие встретиться при продвижении во льдах трудности, а также неизбежные повреждения судна, считаем все же, что все это не должно служить препятствием к продвижению вперед. Нашей основной задачей должно быть выполнение в нынешнем году рейса без зимовки, что мы и должны достичь, не считаясь с теми препятствиями, которые встретятся на нашем пути.

— Точка?

— Точка, товарищ капитан!

А когда Штапенко и Куляба сообщили экипажу о решении треугольника, ударники дружно ответили:

— Есть, вперед!

И пошли. Напролом. И днем и ночью — в пургу, в туман, пробиваясь сквозь льды. Изредка старухе «Колыме» приходилось брать на себя вовсе не приставшую к ней роль ледореза. Кряхтела, скрипела... Во-всю шуровали кочегары, черный дым клубами вылетал из трубы... Где было особенно трудно, пускали в ход шесты и динамит...

И вдруг одиннадцатого сентября сквозь туман, как на проявляющейся фотопластинке, стал вырисовываться массив Дежнева...

— Полный вперед!

«Колыма» входила в Берингов пролив.

...Льды — позади. Льды в прошлом. Арктический поход закончен.

Трудовой энтузиазм, непреклонная воля коллек-

тива, подлинное социалистическое соревнование — это они обеспечили «Колыме» блестящую победу над суровым Полярным морем.

...Море беспокойно. Идет крупная зыбь. Кладет судно с боку на бок. Расшатывает потрепанный льдами корпус. В трюме появилась не поддающаяся откачке обычными средствами течь. От винта почти ничего не осталось.

— Надо лечиться.

Было решено — стать в бухте Провидения для необходимого ремонта. Сюда пришли 12 сентября. Составили план: откачать воду, заделать места течи, потом произвести смену винта...

В последний раз за этот рейс ударники показали себя.

Чаусенко и Красноштан заявили «патент» на изобретение, с помощью которого предлагали откачать воду из трюма. Изобретение — не хитрое: обыкновенная железная бочка с приделанным снизу клапаном. Изобретение тотчас же было применено на практике. Позже — во Владивостоке — эта бочка была предметом особенного внимания моряков. Изобретатели получили премию.

А смена винта? В доке Дальзавод обычно производит подобную работу в течение минимум недели. А тут, на наспех сколоченном плоту, в холодной воде, смена винта была произведена в течение тридцати шести часов.

...19 сентября «Колыма» уже бороздила воды Берингова моря, держа курс на Камчатку.

В пути получено распоряжение Совторгфлота:

— Зайти в Устькамчатск, снять рыбацкий промысел...

А следом получена радиограмма:

— Поздравляем с блестящим выходом из тяжелых льдов Арктики.

Это — Владивосток поздравляет ударников.

...Устькамчатск, Петропавловск, Курильские острова...

13 октября «Колыма» в сопровождении вышедших ей навстречу катеров, под звуки выстроившегося на пристани оркестра, вошла в расцвеченный флагами — «добро пожаловать» — Золотой рог.

ПРИМЕЧАНИЯ.

Банка — подводная или надводная отмель.

Кают-компания — столовая для пассажиров и командного состава судна.

Кекуры — камни.

Коча — парусная лодка.

Кубрик — помещение на судне для команды.

Лагуна — бухточка на низменном берегу.

Лоцман — лицо, знающее фарватер — проводник судна в опасных местах.

Льял — бортовые продольные колодцы в трюмах судна.

Ледяной якорь — однолапый якорь для закрепления судна за льдину.

Лот — прибор для измерения морских глубин.

Миля морская — равна 1851,8 метра.

Лочия — навигационное руководство для судоводителей.

Наслег — селение в Якутии.

Нота-бене — знак памяти — «NB».

Норд-вестовый — северо-западный.

Становой якорь — главный якорь, на который становится пароход.

Самуха — большая льдина, сидящая на мели.

Тайон — кулак.

Телеграф на судне — прибор, посредством которого передается с мостика команда о ходе судна.

Тросы — общее название всякой веревки во флоте. Могут быть пеньковые, стальные.

Фрахтовать — арендовать.

Штурвал — рулевое колесо.

Штурвальный — рулевой.

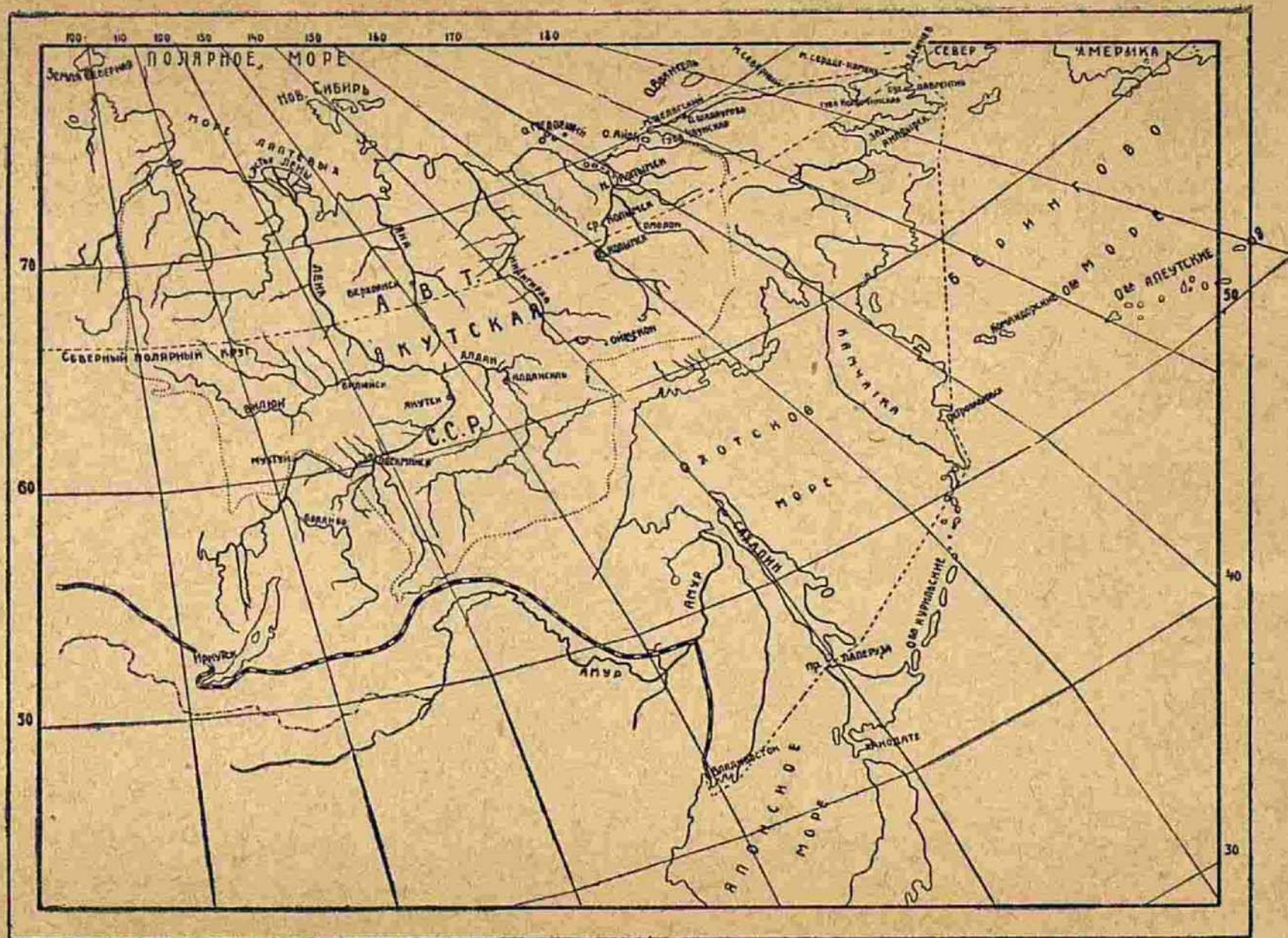
Шпонки баллера руля — клинья, закрепляющие стержень (баллер) руля.

Шпангоут — часть скелета (поперечные ребра) судна.

Ют — часть верхней палубы судна у кормы.

Ясак — подать.

Яранга — жилище, построенное в виде шалаша, из жердей и оленьих шкур.



Путь „Колымы“ (показан пунктиром) к устью р. Колымы.

ОГЛАВЛЕНИЕ.

	Стр.
Предисловие	5
I. Так было	9
II. За 300 лет	10
III. К Дежневу	18
IV. Как началось	25
V. Сердце-Камень — остров Шалаурова	28
VI. Якутия советская	38
VII. На отмелях Айона	43
VIII. Колымский край	53
IX. «Пароход пришел»	61
X. В Нижнеколымске	70
XI. Даешь Владивосток!	74
XII. И ударники победили	83
Примечания	89

ЦЕНА 70 коп.

34641—

1953