



А. БОЧЕК

**ВСЮ
ЖИЗНЬ
С МОРЕМ**



**Бочек
Александр
Павлович**

Эта книга — увлекательный рассказ о богатой событиями судьбе моряка. Ее автор, Александр Павлович Бочек, прошел трудный, но интересный путь от матроса до капитана дальнего плавания. Каждый шаг его жизни связан с морем, с торговым флотом. Автор живо и красочно рассказывает историю советского отечественного судоходства.

В книге рассказано о плаваниях на парусниках «Надежда» и «Викинг», о перегоне северными морями речных судов, о завоевании Арктики, первых плаваниях Северным морским путем, встречах и работе с замечательными русскими капитанами Лухмановым, Николаевым, Ворониным, Миловzorовым, организатором и участником многих морских экспедиций на Север Шмидтом. Книга представляет интерес для широкого круга читателей, особенно она будет полезна молодежи, готовящейся стать моряками, и молодым судоводителям.





ВСЮ
А. БОЧЕК **ЖИЗНЬ**
С МОРЕМ

УДК 656.61.052 : 92

Литературная обработка И. В. Подколзина

3—18—5

350—68



ГЛАВА I

НА НОВЫЕ МЕСТА

Темно-зеленая, огромная, как море, тайга. Сосны, сходящиеся вершинами где-то в высоком небе. Из распадка вечно тянуло холодком, то с завыванием, как в трубе, то потише. Медностволовые гиганты сердито размахивали могучими лапами и шумели так, как, может быть, шумело разволновавшееся море.

Трудно вспомнить теперь, откуда пришло это сравнение гудящих сосен с шумом моря, — возможно, из того, первого, плавания, которое вряд ли удержала па-

мать трехлетнего человека, или наложилось на ранние воспоминания детства, благодаря впечатлениям, накопившимся за долгие годы блуждания по синим дорогам.

Хорошо было под шум леса слушать рассказы отца о том первом и долгом плавании, вздохи матери, вставлявшей иногда словечко. Рассказы эти были отрывочны, сбивчивы и скупы.

В мае 1896 года из Одессы во Владивосток искать счастья отправилось 257 семей переселенцев, в большинстве мужиков Черниговской губернии из-под Новгород-Северска.

Новенький, только что построенный в Англии, пароход «Владимир» поражал щегольской чистотой и как бы являл часть того неведомого прекрасного мира, в поисках которого в далекое путешествие отправились малоземельные или вовсе безземельные, измученные непосильным трудом хлеборобы.

Командир «Владимира» Фитингоф, по рассказам старших, был приветлив с переселенцами, особенно заботился о детях, ежедневно лично проверял «эмигрантские» помещения и строго взыскивал, если замечал где-нибудь мусор, следил за тем, чтобы люди были накормлены, и не допускал грубого отношения команды к пассажирам.

В портах захода, где судно пополняло запасы угля, пресной воды и продовольствия, переселенцев иногда сводили на берег. И перед ними разворачивалась такая пестрая, яркая и красочная картина, что ее и сравнить-то было не с чем.

Ничего не скажешь — красиво! Что цветов, что фруктов разных! Кругом сады, как в раю, — рассказывал отец. Небо синее, синее, ночью звезды, кажется, рукой можно достать...

Наверное, тогда возникла мечта увидеть эти сказочно-красивые страны. И все чаще и чаще стали грезить-ся воображению неведомые моря и земли. А когда в мальчишескую жизнь вторглись отважные герои Фенимора Купера, Майн Рида, и особенно полюбившегося Станюковича, мечта о море и неведомых странах окончательно поработила юную душу. С той поры не стало игр занятнее тех, в которых были моряки и корабли. Пусть в матросов преображались соседские мальчишки, а в корабли — и утлый плотик, и даже бревно. Не было занятия увлекательнее, чем терпеливо мастерить клипера, фрегаты и джонки.

...«Владимир» бросил якорь на рейде Владивостока в июле 1896 года. Город в ту пору был еще небольшим, но опрятным. На рейде стояла эскадра. На улицах то и дело встречались военные моряки, рыбаки и множество разноязыкого люда: китайцы, корейцы, японцы.

Город рос, и рабочие руки требовались на каждом шагу. Городская суетная жизнь не прельстила украинских дядьков-хлеборобов, их влекла земля. И они подались в таежные дебри Южно-Уссурийского края. Туго пришлось здесь земледельцам. Пашню нужно было отвоевывать у тайги. Переселенцы валили и корчевали вековой лес. Целый день визжали пилы, стучали топоры, с изумленным вздохом и надломленным треском валились зеленые гиганты, с порубок тянуло гарью. Тайга не сдавалась, стояла грозной темной стеной. Сопротивлялась, как могла. Угрожала набегам диких зверей, посылала на пришельцев полчища ядовитых змей и тучи гнуса, от которых страдали люди и скот.

— Вроде и ширь кругом, а простору нет, — говаривал измучившийся на тяжелой работе отец, — дали не видно. Вздохнуть нечем, и пашни мало.

Должно быть, он тосковал по степным раздольям родной Черниговщины. Тоска эта в конце концов погнала на новое место. Несколько суток две груженные доверху подводы тянулись к озеру Ханка. Земля стелила навстречу цветистые ковры полян, иногда скрипучие колеса тонули в высоченной густой траве. Когда останавливались на привал, отец брал старое ружье, и поспешавший за ним мальчонка из моряка мгновенно преображался в краснокожего охотника. Гусей и уток в тех краях водилось пропасть. А рыбой разной просто кишели реки.

Путешествие окончилось у околицы села Новая Девица. Жизнь пошла привольная, сытая. Зѐмли возле озера Ханка урожайные, пастбища тучные. В доме появился достаток. А с достатком — и первый учитель. Высокий худой человек с кустистой бородой, разделенной надвое белой проседью, политический ссыльный, гневный, непримиримый.

Учитель с отцом любили поспорить о политике.

— Согласен, — говорил отец, — Николай правит худо и добра от него не будет.

— И другой правил бы худо, — пророчествовал учитель, — потому как хороших царей нет. Не бывает и быть не может.

— Не скажите, — возражал отец, — Александр Третий был настоящий царь. Правил твердой рукой и дело знал.

Отец в годы солдатчины видел Александра Третьего на маневрах в Варшаве.

— Тиран и супостат, как и все остальные, — не соглашался учитель. — Только тогда и вздохнет народ, когда прогонит царей. Учитель любил пожаловаться на злосчастную судьбу, на загубленную жизнь. Бывал он и дерзок.

— Ты, Павел Алексеич, — говаривал он отцу, — перебирайся-ка в город и сыновей учи. В вас, крестьянах, жадность корни пустила. Останешься в селе — кулаком станешь. Мироедом. И детей сдслаешь кровосами...

Трудно сказать, эти ли увещевания или какие другие причины принудили отца бросить хлебопашество. В 1900 году снова две подводы, груженные нехитрым скарбом, покатали по цветистым полянам. Путь на этот раз был не слишком долг — всего сто верст — и вел он на станцию Пограничную, где строили восточно-китайскую железную дорогу. На паре лошадей отец возил на строительство песок, щебень, гравий. Теперь он реже вспоминал плавание, хотя время от времени и заводил о нем разговор, правда, больше к слову или когда об этом просили дети.

А мальчика в море манили книги. На Пограничной была хорошая библиотека, и он быстро нашел туда дорогу.

В 1906 году, окончив шестиклассное городское училище в Никольске-Уссурийском, он заявил, что хочет стать моряком. Ему исполнилось уже четырнадцать лет. Но неожиданно выяснилось — в мореходное училище принимали с шестнадцати. К тому же и отец был против: опасно, да и жизнь моряка куда как незавидная. Но паренек был настойчивый. И не хотел так легко расстаться с мечтой. Он выписал из Владивостока программы и начал тайно от отца готовиться к вступительным экзаменам в мореходное училище.

Это было так давно, что, кажется, целая вечность отделяет того мальчика от нынешних дней.



ГЛАВА II

ПУТЬ К МОРЮ

Передо мною чудом сохранившийся, пожелтевший от времени и протертый на сгибах документ, текст которого воскрешает не только давнее прошлое, но и всеми забытый канцелярский стиль.

«Удостоверение»

Дано сие в том, что Александр Бочек действительно плавал матросом на учебной шхуне «Надежда» Владивостокского мореходного училища с 1 апреля

1908 года по 10 октября 1908 года, что подписью своею и приложением судовой печати удостоверяю.

За капитана шхуны «Надежда»
помощник капитана

М. Дарзнэк

Владивосток.

Декабря 1-го дня

1908 года»

Этот документ свидетельствует о том, что мальчик, мечтавший о море, и я — одно лицо. Мечта стала явью.

Весна рано приходит в Приморье. Мартовским утром, прихватив скромный маленький саквояж с самым необходимым, сел я на станции Пограничной в поезд и отправился во Владивосток. Об истинной цели моей поездки знала только мать, до поры до времени мы сочли за благо утаить от отца свои намерения.

Столица дальневосточного Приморья встретила меня ярким солнцем и омытыми дождем блестящими булыжными мостовыми. Отыскать Александровское мореходное училище дальнего плавания не составляло труда — оно было достаточно популярно в городе. Случилось так, что я в то утро был, наверное, самым ранним посетителем. И если посмотреть со стороны, то картина, очевидно, была такой: перед подъездом училища стоял тщедушный мальчонка, с побледневшим от волнения лицом.

Должно быть, таким и увидел меня стоявший у входа старый матрос севастопольских времен.

— Чего тебе? — хриловато, с ноткой раздражения в голосе спросил он.

Если бы он знал, что творилось в эту минуту в душе юного посетителя, то не удивился бы бледности его лица и мелькнувшему в глазах испугу. Язык прилип

к гортани, и мальчуган так и не сумел выдавить из себя ни слова.

— Так зачем пожаловали, молодой человек? — голос матроса звучал уже не так сердито, в нем слышались нотки участия и искренней заинтересованности.

«Молодой человек» пролепетал, что ему нужно видеть начальника училища.

— Начальника? Ишь ты, ну что ж, пойдем.

Старик молча повел меня через обширный зал, в котором было много моделей кораблей и судов, на стенах висели картины.

Остановившись у внушительной белой двери с табличкой «Канцелярия», старый матрос наставительно сказал:

— Стучи. Владимир Константинович его зовут. Стучи!

Сердце мое готово было выскочить из груди. Я постучал.

— Войдите! — раздался из-за двери властный голос. — Войдите же!

Я вздрогнул и рванул на себя надраенную до блеска медную ручку. В просторной светлой комнате за большим письменным столом сидел человек в темном штатском костюме. Опустив коротко стриженую голову, он писал.

— Подойдите ближе и скажите, что вам угодно, — произнес сидевший за столом, не поднимая головы и продолжая писать.

Строгий вид канцелярии, царившая в ней безукоризненная чистота, а также опущенная голова начальника внушили мне еще большую робость. Я еле оторвал от пола как будто свинцом налившиеся ноги и сделал несколько, пожалуй самых трудных в своей жизни, шагов.

Начальник мореходного училища Владимир Константинович Неупокоев положил ручку и поднял на меня внимательные серые глаза. Ему в то время было только тридцать пять лет, но мне он показался пожилым человеком.

Какие ему сказать слова, как убедить в том, что вот уже несколько лет моя душа рвется к морю, что больше всего в жизни я хочу стать моряком? В сознании проносится множество всяких слов и мыслей, но из всего этого стремительного вихря я выбираю несколько самых обычных и тусклых:

— Хочу поступить в морское училище, моряком стать хочу, — голос дрожит, в горле мгновенно пересыхает. Чувствую противную дрожь в коленях. Холодная струйка бежит по желобку между лопаток. Липки становятся ладони.

Неупокоев внимательно рассматривает меня и ждет, что я еще скажу. Я молчу. Видимо, поняв мое состояние, строгий человек просто, одобряюще приглашает:

— Подойдите ближе и садитесь. Садитесь.

Робкое оцепенение еще не прошло, но тяжести в ногах меньше, я делаю несколько поспешных шагов. Однако сесть не смею, а лишь кладу на ближайший стул свой саквояж и фуражку. Начальник откинулся на спинку кресла и одобряюще улыбнулся:

— Боюсь, по возрасту вы не подойдете. Сколько вам лет?

— В июле будет шестнадцать, я уже окончил городское шестиклассное училище в Никольске-Уссурийском, — выпаливаю я, боясь решительного отказа.

— Аттестат с собой?

Я молниеносно киваю.

— Покажите.

Никак не могу открыть саквояж, пальцы не слушаются, наконец, достаю документы и протягиваю через стол.

Изучив аттестат, Неупокоев опять поднимает голову:

— И по виду, Бочек, вам куда меньше, я бы дал лет четырнадцать.

Что это — сомнение или отказ? Нет, он еще не произнес ничего такого, он спрашивает:

— Где вы живете?

— На станции Пограничная, прямо с поезда к вам.

— Почему же вы хотите стать моряком? Что влечет вас в океан?

Опять лихорадочно ищу подходящих, самых убедительных слов, не нахожу и, краснея, лепечу:

— Я читал много о море, моряхах... и мне очень хочется... море... корабли... под парусами...

Неупокоев барабанит костистыми пальцами по столу и, улыбаясь, спрашивает:

— Родители знают, что вы хотите определиться в мореходное училище?

— Да, то есть, нет. В общем, мать знает, отец — нет. Он против моего намерения идти в морскую службу.

— Почему же? Он знаком с флотской службой?

— Мы прибыли сюда морским путем из Одессы. Отец насмотрелся во время плаванья всего и говорит, что на море опасно и жизнь у моряков незавидная. Лучше, говорит, на железной дороге работать. А я хочу моряком быть.

— Отца надо слушаться!

Начальник встал из-за стола и в задумчивости прошелся по кабинету. Оказывается, он высокий и чуть-чуть сутуловатый, чем-то очень похожий на Нахимо-

ва, знакомого мне по портретам, встречавшимся в книгах о море.

Потом Неупокоев остановился возле меня.

— Это очень неплохо, что вы решили служить морю. Но, — его длинная рука участливо коснулась моего худенького плеча, — вам надо вернуться домой.

Свет померк в моих глазах, а пол стал уплывать из-под ног: я отчетливо ощутил, как рушится моя мечта. Лицо и вся фигура начальника училища уплыли в туман, заполнивший комнату. Потом из этого тумана вдруг донесся уже ставший знакомым твердый и мелодичный голос:

— Я напишу вашему отцу и посоветую отпустить вас к нам.

Эти слова вызвали такой прилив радости, что я единым духом выпалил:

— Спасибо, Владимир Константинович!

Начальник даже вздрогнул, затем поднялся, спросил, как зовут моего отца, прошел за письменный стол, сел и на бланке училища написал:

«Павел Алексеевич! Сегодня ко мне явился Ваш сын с просьбой принять его в мореходное училище, при этом он признался, что уехал из дома без Вашего согласия.

По всему видно, мальчик мечтает о морской службе. Русский флот будет расти и развиваться, и люди для него необходимы. Мне думается, не следует отказывать Вашему сыну в выборе его жизненного пути.

Вам обещаю, учитывая его возраст, проследить за его безопасностью во время плавания на учебном судне.

Начальник училища В. Неупокоев».

Письмо Неупокоева польстило отцу и произвело на него сильное впечатление. Благословение на морскую службу было дано.

Учение началось сразу. И не в классах, а на судне. Оставив в общежитии на попечение Никиты Акимовича (так звали старого матроса) свои вещички, я пошел к Неупокоеву. Он велел отправляться на учебное судно «Надежда» и вручил мне записку к старшему помощнику капитана Дарзнэку.

Мореходное училище находилось на Светланской, ныне Ленинской, улице. Из широких окон хорошо были видны памятник адмиралу Невельскому — высокий обелиск из серого камня с двуглавым орлом на вершине, окруженный молоденькими деревцами, — и бухта Золотой Рог. От памятника спуск вниз к порту, там и стояла «Надежда» — двухмачтовое парусное судно. Левее, на рейде, стояли ошвартованные к якорным бочкам эсминцы и крейсера «Аскольд» и «Жемчуг» — ветераны русско-японской войны. Замирая от восторга, приблизился я к трапу шхуны и, не решаясь сразу ступить на него, постоял немного, с жадным любопытством разглядывая молодых моряков, с обезьянней ловкостью лазавших по вантам.

Мое появление на «Надежде» было мало кем замечено. Я доложил старпому Дарзнэку о своем прибытии и присоединился к новичкам-курсантам. Есть такие счастливики, которые наделены завидным умением петь, танцевать или балагурить. Таким хорошо. Они легко входят в любую компанию и сразу становятся своими. Таких дарований у меня не оказалось. Я был робким, слабым парнишкой, красневшим до корней волос при каждом забористом словце, не умел курить и, конечно, даже не нюхал вина.

Вместе со мной на судно пришли еще три новичка.

В строю мы так и стояли вместе: справа — самый рослый, спокойный детинушка-волгарь, двадцатилетний Степан Осетров, рядом с ним, чуть пониже ростом, но тоже не обиженный силой, преждевременно располневший, неповоротливый семнадцатилетний Анатолий Лилиенталь; рядом со мной — Володя Коклин, сын полковника, вспыльчивый и самолюбивый паренек, а крайним слева — я, самый молодой и щуплый. Среди них я выделялся единственным достоинством — знанием морской терминологии, что производило некоторое впечатление. Но только на новичков. Те, кто уже учился в мореходке, разумеется, знали больше меня.

Пожалуй, я обладал и еще одним достоинством, которое, однако, вряд ли способны были оценить юные сверстники: желанием стать моряком, да таким, что готов был делать самозабвенно любую работу.

Я сразу же проникся почти безграничным уважением и юношеской любовью к старпому Михаилу Карловичу Дарзнэку. Этот коренастый крепкий латыш мог обворожить кого угодно своей ослепительной улыбкой. Говорил он с небольшим акцентом, резко и повелительно, отличался редкой справедливостью, хотя и лишен был мягкотелости. Он строго относился ко всякому, кто работал с ленцой, выполнял поручение как-нибудь, и особенно строго — к любителям выпить.

— Пьяницы на флоте, — не уставал он повторять, — не только бесполезны, но и опасны. Угроза всей команде.

«Надежда», казавшаяся моему неопытному взору такой красивой, стройной, на самом деле была дряхлой японской шхуной. В 1906 году охранный судно «Командор Беринг» конфисковало ее у берегов Камчатки за незаконный лов в русских территориальных

водах. Начальнику мореходного училища стоило больших трудов добиться, чтобы шхуну передали для обучения юных моряков. «Надежда» имела тридцать метров в длину и около пяти в ширину, водоизмещение ее не превышало ста пятидесяти тонн. Ходила она только под парусами со скоростью не больше восьми-девяти узлов. Якорное и рулевое устройства — примитивные и даже по тем временам устаревшие. Но самое неприятное свойство «Надежды» — постоянная течь.

Корпус ее, вконец изношенный, залатать было невозможно. Каждую вахту приходилось до изнеможения работать ручными помпами, чтобы осушить трюм.

В навигацию 1908 года «Надежду» включили в состав Тихоокеанской гидрографической экспедиции. В то время наше дальневосточное побережье было еще недостаточно обследовано и работы велись настойчиво из года в год. Курсантам училища, включая и нас, новичков, положили жалование — тридцать рублей в месяц. Для меня это было неслыханное богатство. Кроме того, всем нам выдали парусиновую робу, являвшуюся одновременно и форменной одеждой. Робу дополняли бескозырки, на ленточках которых золотом горело название училища.

Весь апрель прошел в напряженной работе. Старую посудину шпаклевали и конопатили, драили и красили, меняли парусное вооружение, стоячий и бегучий такелаж. Судовые работы начинались с семи часов утра и продолжались до шести вечера с перерывом на обед. Жили мы на берегу в общежитии училища.

Капитаном «Надежды» был начальник училища Неупокоев, но он редко появлялся на судне — знал, что у него надежный и верный помощник, и вся его недюжинная энергия уходила на то, чтобы раздобыть средства, необходимые на ремонт и оснащение шхуны.

К началу мая «Надежда» была отремонтирована и окрашена от киля до клотика. В щегольской, блиставшей свежей краской шхуне невозможно было узнать старую замызганную рыболовную посудину. С окончанием работ экипаж разместили на судне.

Команда «Надежды» была укомплектована сплошь из слушателей училища, если не считать вольнонаемного плотника и двух поваров китайцев.

Шли последние приготовления к выходу в море: принимали продовольствие и снаряжение с расчетом годового плавания, хотя предполагалось, что экспедиция продлится не более пяти месяцев. Ежедневно проходили и учебные занятия. Курсантов, и особенно нас, новичков, тренировали хождению по вантам, приучали легко подниматься на большую высоту и выполнять там различные команды. Хотя у меня и не кружилась голова, но свободно действовать я не мог, руки судорожно сжимали вантины, а тело сковывала противная дрожь. Мальчишеское самолюбие, нежелание осрамиться перед другими и то, что рядом всегда были более опытные старшие товарищи, готовые прийти на помощь, — все это помогало преодолевать первые трудности. До выхода в плавание мы вполне освоились и готовы были выполнять все необходимые распоряжения. Я уже чувствовал себя моряком и вместе с другими с нетерпением ждал выхода в плавание.

И этот день настал. Он был чудесным, светлым, лучезарным; спокойная гладь бухты отражала бесчисленные солнечные блики. Было это 11 мая 1908 года.

Заняв свое место у фальшборта, впереди фок-мачты, я прощальным взглядом окинул бухту Золотой Рог, залитые ярким майским солнцем сопки. В этот момент «Надежда» вздрогнула и потихоньку трону-

лась по спокойной глади бухты. Портовый катерок стал вытягивать шхуну к заливу. Никаких проводов не было, хотя «Надежда» и отправлялась в небезопасное по тем временам плавание.

Но какое это имело значение! Радость, торжество переполняли мое сердце: наконец-то сбывается мечта, я иду в море, становлюсь моряком! Что может быть торжественнее этого момента? Однако в минуты счастья мы забываем о подстерегающих нас опасностях. Так случилось и на этот раз. На подходе к мысу Голдобина слабый ветерок от норда вдруг посвежел, паруса «Надежды» вздулись, судно начало забирать ход и нагонять шедший впереди катерок. Ослабленный пеньковый буксир медленно пополз по планширу. В этот момент чуть было и не закончилась моя морская карьера. Зачарованный всем происходящим, я не заметил, как трос подобрался к моей левой руке, удар — и на палубу закапала кровь. Ко мне бросился перепуганный старпом, наградил меня несколькими нелестными эпитетами и схватил окровавленную руку — у меня канатом сорвало ноготь и кожу. Наблюдавший за этой сценой начальник училища приказал, было, передать меня на катер. Но Дарзнэк, осмотрев рану и видя мое безграничное отчаяние, бодро доложил:

— Пустяки, Владимир Константинович, парень потерял часть лишней кожи на пальчике. До свадьбы заживет!

После этого он умело сделал перевязку и сказал в утешение:

— Хорошая примета, Саша, из тебя выйдет добрый мореход, если только впредь не будешь зевать.

Но ощущение счастья было нарушено. С огорчением я думал теперь о том, что на какое-то время становлюсь бесполезным на судне. Я даже не заметил,

как отдали буксир, катер распрощался и вернулся обратно в порт, а «Надежда» пошла своим ходом.

Попутный ветер крепчал. Шхуна миновала маяк Скрыплева и к исходу дня находилась почти на полпути к острову Аскольда. Ветер стал слабеть и к ночи затих совсем. Со стороны Японского моря шла крупная зыбь. Паруса поникли, начали болтаться с шумом и хлопаньем, а шхуну валило с борта на борт. Началось новое мучение — морская болезнь. От нее страдали не только мы, новички, но почти весь экипаж.

Первая ночь в море превратилась для меня в сплошной кошмар. Боль в руке, непрерывная тошнота и рвота, когда кажется, что все внутренности выворачиваются наизнанку. Нас, новичков, чуть ли не насильно заставляли есть, хотя мы почти тут же отдавали содержимое желудков морю.

Потом зыбь улеглась, потянуло свежим ветерком, «Надежда» под полными парусами набрала ход, весело зажурчала вдоль бортов вода, и мы начали понемножку оживать и принимать участие в авралах. Мне мешала забинтованная рука, и старпом поставил меня впередсмотрящим на носу судна. Порученное дело я старался выполнить как можно лучше и, согласно инструкции, ночью каждые полчаса аккуратно докладывал, что «огни горят исправно».

Ветер гнал «Надежду» со скоростью восемь узлов. К концу первой недели мы уже подходили к Сангарскому проливу. Все, не исключая и меня, оправились от морской болезни. Море снова казалось привлекательным, а морская служба — пределом мечтаний.

По плану похода мы должны были зайти в японский порт Хакодате. У всех в памяти еще были свежие печальные события недавней русско-японской войны. Неупокоев на подходе к Хакодате выстроил экипаж и

сказал короткую речь, смысл которой сводился примерно к следующему:

— Покажем японцам наш флаг, не уроним своего достоинства. Пусть не воображают, что несколькими победами над некоторыми бездарными нашими адмиралами они навсегда уничтожили русский флот.

Слова эти напомнили нам об ответственности, которая ложится на нас при заходе в порт державы, еще недавно считавшейся нашим врагом, и каждого заставили подтянуться. Весь экипаж относился с большим уважением к своему командиру.

Владимир Константинович был женат на графине Шуваловой и таким образом связан с высшим петербургским светом. Но он вовсе не походил на тех сиятельных надменных вельмож, чопорных и холодных, очень далеких от всего, что выходит за рамки салона и, прежде всего, от своего народа. Как выяснилось, несмотря на высокие родственные связи, судьба Неупокоева была сложной. Он получил блестящее образование в Морском корпусе, куда допускались только дети дворян, двадцати лет был произведен в мичманы, а затем плавал на клипере «Вестник», крейсерах «Память Азова», «Адмирал Нахимов». На флоте он примкнул к передовым кругам офицерской молодежи, среди которой еще царил дух декабристов, и даже принимал участие в собраниях нелегальных кружков. Политический режим в стране и существовавшие на флоте порядки вызывали в среде молодых моряков острое чувство недовольства и протеста. Очень скоро молодой лейтенант вышел в отставку.

Но с морем он не порвал. В качестве астронома и метеоролога Неупокоев плавал на судах Добровольного флота, участвовал в полярных походах прославленного адмирала С. О. Макарова. Затем в гидрографи-

чѣскихъ экспедиціяхъ, обследовавшихъ побережья дальневосточныхъ морей, где приобрелъ большіе знанія и огромный практический опытъ.

Во время русско-японской войны Неупокоева призывали на действительную военную службу. Онъ командовалъ военными транспортами «Тунгус», «Алеут», «Шилка». Война была ненавистна Неупокоеву, а бездарная, авантюристическая клика продажныхъ царскихъ генераловъ и адмираловъ, чьи дѣйствія приводили къ гибели тысячъ людей, вызывала у него бурный протестъ и возмущение.

18 марта 1905 года после длительныхъ и мучительныхъ раздумій командиръ военного транспорта «Шилка» подалъ коменданту Владивостокской крепости предельно лаконичный рапортъ следующего содержания:

«Находя войну постыднымъ деломъ, позорящимъ человечество, отказываюсь отъ своего военного званія. Транспортъ сдаю старшему офицеру.

В. Неупокоев».

Аналогичное заявленіе командиръ «Шилки» отправилъ контр-адмиралу К. Иессену, командиру отряда крейсеровъ. Мужественный офицеръ считалъ нужнымъ поставить въ извѣстность о своемъ решеніи не только начальство, но и своихъ подчиненныхъ. Онъ выстроилъ экипажъ и заявилъ о своемъ отказѣ отъ воинскаго званія и службы.

Поступокъ «сумасброднаго офицера» вызвалъ страшный переполохъ. Полетели распоряженія о немедленномъ арестѣ мятежнаго командира и преданіи его суду. Но, то ли желая замѣять столь неприятное дѣло, не придавать ему широкой огласки, то ли въ результатѣ заступничества высокихъ родственниковъ решено было

приписать такой поступок временному «душевному расстройству». Неупокоева поместили в госпиталь на «излечение», затем предоставили длительный отпуск «для продолжения лечения», а когда страсти улеглись и о поступке офицера-патриота стали забывать, его тихоноcko уволили с военной службы «по болезни» и даже с присвоением очередного воинского звания.

Правда, когда отставной капитан второго ранга попытался получить должность начальника Владивостокского мореходного училища, то сразу же во все концы хлынул поток различных запросов, завязалась долгая переписка с Министерством внутренних дел. Но должность начальника училища в конце концов Неупокоев получил.

С огромной энергией и любовью взялся он за дело. Ко времени прихода нового начальника училище поистине влачило жалкое существование: занятия проводились в вечерние часы в здании городской школы, своего помещения не было, не хватало учебных пособий и учебников, лекции читали в большинстве преподаватели-совместители и не всегда достаточно квалифицированные. На первых же порах Неупокоеву удалось отвоевать в качестве учебной базы училища отстойный пароход «Эльдорадо», трюмные помещения которого переоборудовали под классы, а пассажирские каюты — под общежитие. Затем после долгих мытарств было построено одноэтажное деревянное здание на Светланской улице. Ко времени моего поступления там уже были и хорошие учебные пособия, и классы, и достаточно богатая библиотека, и преданные своему делу преподаватели.

...В Хакодате шхуна вошла под всеми парусами с хорошей скоростью, ловко лавируя среди стоящих на рейде судов. Мы особенно старались показать свою

выучку и мастерство, так как Неупокоев предупредил нас о том, что японцы отличные моряки и понимают толк в парусном деле. Не могли мы не думать и о том, какие чувства питают японцы к нам, русским. И, наконец, не последнее значение в характере предстоящей встречи должно было играть и то, что в японский порт мы заходим на японском судне, которое, правда, конфисковано на совершенно законном основании и вряд ли его после произведенного ремонта можно было узнать. Но для профессионалов-моряков происхождение судна, каким бы переделкам оно ни подвергалось, не составляет секрета.

После того как мы отдали якорь на рейде Хакодате, все сомнения постепенно стали рассеиваться. Вначале на набережной собралась небольшая толпа любопытных. Она не только не проявляла враждебности, но, наоборот, чувствовался явный интерес и дружеское внимание. Затем на борт «Надежды» потянулись экскурсии: курсанты местного морского училища, молодежь из других учебных заведений, группа японских промышленников и бесконечное множество частных лиц.

Порт, куда прибыла «Надежда», считался вторым по величине на острове Хоккайдо. Но это был всего-навсего небольшой городок. Население в основном занималось морским промыслом. На рейде видны были мачты рыболовных шхун и кунгасов, среди которых кое-где торчали трубы пароходов, в основном совершавших рейсы в прибрежных районах. Это был первый в моей жизни иностранный порт. Он казался мне каким-то таинственным и привлекательным, а природа вокруг с характерной для севера Японии разлапистой сосной, выделяющейся на фоне обильной, но более низкорослой зелени, очаровательной.

На рейде Хакодате мы простояли три дня. Пополнили запасы пресной воды, продовольствия, привели в порядок шхуну и паруса и покинули японский порт.

В первом плавании все бывает первое: первый корабль, первое море, первая качка, первый порт. И мне предстояло еще увидеть первый раз в жизни Его Величество Океан.

Тихий океан поразил безбрежностью — лишь вода и небо. Редко, когда покажется на горизонте силуэт корабля или мелькнет, как видение, мелкое рыбацье суденышко. Иногда поверхность вспенит фонтан кита или черные крутые спины режущих океанскую гладь касаток.

Погода стояла теплая и ясная. Особенно хороши были ночные вахты с таинственно мерцающей фосфорическим сиянием темной водой, над которой навис необъятный бархатно-темный небосвод, сверкающий искорками мерцающих звездных блесток. С каким вниманием в такие часы слушаешь рассказы старших о плаваниях, грозных и безжалостных боцманах, отважных и находчивых капитанах и о необыкновенных приключениях. Много в этих рассказах было наивного и преувеличенного, но для нас, новичков, они звучали как захватывающие повести.

Меня особенно поражали рассказы широкоплечего и рослого гиганта Николая Лисицкого. Он всегда был спокоен, нетороплив, но ловок. В экипаже Николай пользовался заслуженным уважением, и к его словам обычно прислушивались с вниманием. Запомнился мне с первых же дней и весельчак, второкурсник Петя Хренов. Он был находчив, остроумен, не терялся в трудную минуту и тем самым вселял бодрость в других. Тихими теплыми вечерами, примостившись на полуба-

ке, курсанты не прочь были попеть любимые песни. Запевалой и организатором чаще всего был Петя.

Жизнь на судне шла по строгому и размеренному расписанию: вахты, учения, учебные тревоги, отдых. Нашими успехами командир был доволен. Как-то после очередного учения он, мечтательно улыбаясь, проговорил:

— Что же, можно было бы немного и поштормовать. Надо же как следует проверить судно, вашу выучку и еще больше поднабраться опыта.

Нептун, очевидно, услышал его слова. Шторм разыгрался, как по заказу, чуть ли не на следующее утро. Барометр вдруг упал, северный ветер налетал резкими короткими шквалами с дождем, срывая с яростно бурлящих волн белую пену, растягивая ее в длинные нити. «Надежду» под штормовыми парусами привели к ветру и легли в дрейф. На волне судно держалось хорошо, но беспокоила сильная течь. Непрерывно работали ручные помпы, вахты стали тяжелы и мучительны. Грозный рев океана, грохот бушующей воды у бортов, леденящий душу свист ветра в снастях наводили ужас на нас, новичков. Все казалось, что наше утлое суденышко не выдержит напора бешеной стихии. Его раздавит или оно навсегда рухнет в бурлящую бездну.

Однажды Лилиенталь, Коклин и я откачивали воду. Мы с Володей очень устали, а Лилиенталь, важно заложив за спину руки, покрикивал:

— Быстрее, быстрее!

Мы ему ответили:

— Не командуй, сам покачай.

За это нам Лилиенталь влепил по звонкой оплеухе. Он знал, что мы слабее и сдачи не дадим, и думал, что никто его самоуправства не заметит. Но просчи-

тался. В это время мимо проходил старпом. Дарзизэк был так разъярен увиденным, что даже не нашел слов, а, подскочив к Лилиенталю, отвесил ему такую затрепину, что тот врезался в переборку.

— Чтобы никогда этого не было, — выдохнул раскрасневшийся старпом, оправляя на себе китель. Он сделал несколько шагов, а потом обернулся и, сверкнув на бледного перепуганного Лилиенталья недобрым взглядом, добавил:

— А то в канатный ящик посажу!

Может быть, эта угроза подействовала на Лилиенталья. Во всяком случае, он нас больше не обижал.

Старшекурсники во время шторма держались бывалами морскими волками.

— Разве это шторм? — глянув на меня с явным превосходством сказал как-то Коля Лисицкий, — вот попали мы раз в погоду, когда ходили на «Командоре Беринге». Хлебнули горюшка. Такая волна шла, что все шлюпки разбило и смыло за борт. Вахтенного с мостика чуть не унесло. А это что! Так, ветерок. А вот тогда нам небо с овчинку показалось. Да что с овчинку — с носовой платок. Так-то.

Но нам доставалось здорово.

На второй день шторма сильным ударом волны в корму отбило руль. Управлять «Надеждой» стало труднее. Временами она сильно уваливала под ветер и становилась поперек волны. Это было опасно: крутые валы перекачивались через палубу, грозя снести надстройки и смыть за борт людей.

Команда, разделенная на две вахты, работала на ручных помпах, участвовала в парусных авралах. Впервые мы, новички, взглянули в лицо подлинным опасностям и, признаюсь, натерпелись страху и сильно вымотались.

Но летние бури непродолжительны. На третий день небо прояснилось, ветер ослаб и зыбь стала спокойнее.

Определившись по солнцу, командир установил, что трехсуточный шторм отнес нас примерно миль на сто пятьдесят к югу. Для исправления повреждений необходимо было зайти в порт, на помощь встречного судна рассчитывать не приходилось. Радио у нас не было, как и на многих других судах в ту пору. Решили следовать в бухту Акиши, расположенную на восточной оконечности острова Хоккайдо. Хотя до Акиши было несколько дальше, но этот пункт в известной мере был попутным в нашем плавании. Добраться туда оказалось довольно трудно.

Двое суток экипаж работал над тем, чтобы хоть как-нибудь наладить управление судном. Две недели «Надежда» упорно двигалась к намеченной цели. Временами шхуна теряла управление и при встречном ветре приходилось ложиться в дрейф, так как маневрировать в полную силу поврежденное судно не могло.

Наконец открылись ночные огни берега и на расвете «Надежда» подошла к входу в бухту. Но почти полный штиль и отливное течение не позволили добраться до якорной стоянки. Несколько суток с бессильными парусами мы беспомощно покачивались в виду входа в залив.

Около нас появились японские рыбаки на своих юрких кунгасах. Они что-то весело кричали, показывали то рыбу, — может быть, желая вступить в торговую сделку, — то пеньковый конец, — это традиционная насмешка и предложение взять на буксир.

Дождавшись наконец легкого попутного ветра, «Надежда» вошла в Акиши и стала на якорь вблизи рыбацкого поселка. Как выяснилось позднее, наша шхуна

была первым европейским судном, бросившим якорь в этом отдаленном уголке Японии.

Японцы и здесь проявили к нам большой интерес и отнеслись вполне доброжелательно. Первым на борт «Надежды» поднялся местный полицейский чиновник. Стараясь держаться с достоинством, он, сохраняя выражение важности и надменности на лице, грозно поглядывал по сторонам и временами покрикивал на окружавших нашу шхуну рыбаков.

Объясняться с полицейским чиновником было очень трудно — ни одного европейского языка он не знал, а у нас на борту никто не владел японским. Судя по всему, целью визита японского чиновника было выяснение цели нашего захода. Когда командир указал на повреждение руля, полицейский, судя по всему, понял причину, вынудившую нас бросить здесь якорь.

На другой день на борт «Надежды» поднялся пожилой японский рыбак. Он тоже знал только свой родной язык, но был явно находчивее полицейского чиновника. Рыбак объяснялся с командиром картинками. Сначала он рисовал какую-нибудь сценку, потом это делал Неупокоев. Так удалось установить место, более всего пригодное для того, чтобы поставить судно на обсушку и ремонт. Человечество давно отвыкло от языка письменной речи, понимать друг друга таким образом оказалось непривычно и трудно, при переводе с одного языка на другой слагаются коварные недопонимания и неточности, а в данном случае они могли быть более чем вероятны. Поэтому Неупокоев послал Дарзнэка проверить то место, на которое указал рыбак.

Старпом произвел промер глубин, убедился, что рыбак прав и поняли его верно, и поставил в том месте опознавательные буи. А когда пришло время полного

прилива, мы на шлюпках завели малые якоря и подтянули «Надежду» к месту обсушки. Во время отлива наша шхуна оказалась на ровном песчаном грунте.

При осмотре подводной части шхуны выяснилось, что необходимо сделать не только новый руль, но и основательно проконопатить весь корпус ниже ватерлинии. На это ушла целая неделя.

Дождавшись полной воды, «Надежда» благополучно снялась с отмели. Нам предстояло пройти Охотским морем, приблизиться к западным берегам Камчатки и заняться гидрографическими обследованиями в районе реки Ичи.

У Охотского моря издавна дурная слава. Командование и экипаж понимали, что на этом самом ответственном участке плавания нас могли ожидать новые испытания и коварные неожиданности. Может быть, в предвидении их перед выходом в море Неупокоев говорил:

— Как видите, наше судно опять исправно. Это сделано вашими руками. Научитесь не бояться трудностей, преодолевать их без колебаний и настойчиво и вам не страшны будут любые испытания. Вам не раз придется проявлять свою находчивость и знания в тяжелом положении. Такова морская служба. На море легко не бывает, а если и бывает, то очень редко.

И действительно, Охотское море встретило нас не приветливо. Над серой водой нависало низкое угрюмое небо, дул резкий холодный ветер. Поход к берегам Камчатки может быть и запомнился бы только этим свинцово-серым колоритом непривлекательного пейзажа, если бы на нашу долю не выпало одно невинное развлечение.

На подходе к Камчатке, когда до берега оставалось не более ста миль, ветер вдруг ослаб, паруса беспо-

мощно повисли и «Надежда» едва двигалась. Скорость шхуны была не более двух узлов. Томительно потянулось время. Чтобы занять себя чем-нибудь, несколько весельчаков наладили примитивные удочки и под общий смех забросили их с кормы. Очень скоро палуба оказалась завалена треской. Долго потом рыба во всех видах подавалась к столу. Сначала ее ели с удовольствием, испытывая благодарность к удачливым рыбакам, потом без особого аппетита и, наконец, даже с нескрываемым неудовольствием, явно неодобрительно относясь к не в меру азартным рыбакам.

Что сделаешь, как видно, легкое счастье недорого.



ГЛАВА III

НА КАМЧАТКЕ

Дождливым серым утром 10 июля открылся низкий песчаный и пустынный берег Камчатки. Никаких приметных мысов или возвышенностей, а тем более опознавательных знаков, сколько мы ни вглядывались, замечено не было. Определиться по солнцу не позволяла облачность. Приблизившись к берегу на расстояние одной мили, «Надежда» бросила якорь.

Командир приказал выслать на берег шлюпку. Но из-за сильного прибоя высадиться не удалось.

Ночью на короткое время в разрывах облаков сверкнули далекие звезды. Этим, не медля, воспользовался Неупокоев и, взяв высоты светил, определил широту нашей стоянки. Определение места облегчалось в данном случае тем, что берег тянулся по меридиану. Как выяснилось, мы стояли примерно в десяти милях от устья реки Ичи.

Использував приливо-отливное течение, которое здесь обычно направлено вдоль берега, «Надежда» с поднятым якорем и небольшой парусностью начала дрейфовать. Скорость течения не превышала двух миль в час, это давало возможность, держась все время в виду берега, исследовать линию суши, чтобы обнаружить устье реки.

В полдень 11 июля шхуна оказалась напротив реки Ичи, но устье ее с моря рассмотреть не удавалось. Поставив шхуну на якорь, командир отобрал лучших гребцов и на шлюпке отправился к берегу, чтобы разведать вход в реку с моря.

На борт партия вернулась поздно вечером. Ей удалось войти в реку и отыскать фарватер, вполне безопасный для прохода «Надежды». Но до наступления темноты они не успели обставить его ограждением. Это решено было сделать при самой малой воде во время отлива, когда отчетливо будут видны все мели.

Стоянка парусного судна у открытого с моря берега всегда небезопасна, даже в самое благоприятное время. Поэтому Неупокоев приказал поднять якорь и с уменьшенной парусностью лечь в дрейф.

После полуночи ночная вахта заметила, что ветер стих и на западе появилась зловещая темная туча. Разбудили командира. Тот, убедившись, что «Надежда» отошла от берега миль на пять, приказал поднять весь экипаж и вызвать наверх на случай аврала.

Черная туча к рассвету тяжело нависла над побережьем, закрывая почти весь небосвод. Пошел мелкий и нудный дождь. Легкие порывы ветра с моря начали крепчать. На всех парусах «Надежда» стала удаляться от грозившего бедой берега.

То ли от ранней неурочной побудки, то ли в предчувствии грозящих неприятностей мы чувствовали озноб, жались друг к другу и поплотнее запахивали колом стоявшие робы.

А ветер, между тем, усиливался с каждым часом. Рискуя потерять рангоут, «Надежда», накренившись на правый борт и временами черпая воду, неслась со скоростью восьми узлов, увеличивая расстояние до берега. Вахтенный штурман высказал намерение уменьшить парусность. Однако Неупокоев приказал не делать этого. Наше спасение было теперь только в открытом море и как можно на большем расстоянии от берега.

Вскоре ветер достиг ураганной силы, волны вздувались грозными холмами, волей-неволей пришлось убрать часть парусов, а на некоторых взять рифы.

К вечеру шхуна находилась от своей прежней стоянки милях в двадцати. Вся команда была наверху. На дождь уже мало кто обращал внимания, всё равно все давно вымокли до нитки.

Наступила ночь, море зловеще штормовало. Всем выдали пробковые нагрудные пояса. Подготовили аварийное продовольствие и снаряжение первой необходимости, привели в полную готовность спасательные шлюпки. На самый крайний случай соорудили плот.

Дождь усилился, ветер яростно выл и свистел. Никто не ушел спать. Даже повара-китайцы, трудолюбивые и вечно занятые люди, не могли в эти часы оставаться в кубрике. Вместе со всеми они мокли под дож-

дем и ежились от пронизывающего ветра на верхней палубе.

Дрейф оказался предательским. На рассвете 14 июля из висевшего клочьями тумана неожиданно и страшно близко от нас появился берег. Ни у кого не осталось сомнения в том, что «Надежде» не удастся продержаться в море до прекращения шторма.

При создавшемся положении командир мог принять одно из двух возможных решений: или попытаться при плохой видимости войти в устье Ичи неогражденным фарватером, что было почти невозможно, или выбросить шхуну на берег, в пену бушевавшего прибоя.

Внимательно вглядываясь в берег, командир опознал небольшие возвышенности, которые он видел два дня назад при обследовании устья реки. Некоторое время спустя приняли решение попытаться войти в устье. Перед тем как направить шхуну к берегу, Неупокоев обратился к экипажу;

— Судну и экипажу угрожает опасность. Сделано все возможное, чтобы предотвратить бедствие, но неблагоприятные обстоятельства сильнее нас. Чтобы не рисковать вашими жизнями, я принял решение попытаться войти в реку при навальном шторме. Если даже судно будет сбито с фарватера, полагаю, что нам удастся проскочить несколько отмелей и таким образом оказаться под их защитой. Уходя от грозной опасности, мы вынуждены рисковать. Но среди нас не должно быть паники и растерянности. Будьте мужественны. Сегодняшняя борьба даст вам закалку на будущее.

Неупокоев окинул взглядом наши сосредоточенные и нахмуренные лица, словно проверяя, насколько хорошо каждый понял сказанное, искомандовал:

— А теперь — все по местам!

До берега оставалось не больше мили. Командир, обернувшись к старшему помощнику, спокойно промолвил:

— Михаил Карлович, прикажите убрать грот, пойдем под фоком и стакселем.

Шхуна летела птицей. Ненадежный корпус угрожающе трещал, огромные волны как будто стремились выбросить свою ношу на берег. Мокрыми, иззябшими руками мы вцепились кто во что мог. «Надежда» накренилась на борт и, глубоко зарывшись форштевнем в воду, рванулась было для продолжения полета, но тут же беспомощно ударилась о грунт и, будто внезапно обессилев, стала, а волна, несшая нас до сих пор, покатилась дальше. Жалобно звякнул колокол, словно кто-то неумело пытался отбить склянки, хлопнул рванувшись косой парус и на мгновение все затихло. Наверное, не у меня одного мелькнула мысль: все самое страшное позади.

Но мгновение прошло, шхуну потряс страшный удар догнавшего ее вала. «Надежда» приподнялась и, ударяясь о грунт, не слушаясь больше парусов и руля, начала прыгать с отмели на отмель.

Бледные и оглушенные, мы старались удержаться на ногах.

Неуклюжие прыжки вдруг оборвались, судно развернуло поперек набегающих волн, а затем одним толчком швырнуло на берег. Шхуна легла на борт, все сдвинулось, загрохотало, рванулось со своих мест и старый корпус, как в предсмертной агонии, начал биться в пенящихся бурунах.

Море не знает правила — лежачего не бьют. Оно свирепо и безжалостно в своей необузданной ярости. Поверженная «Надежда» судорожно билась, но подняться уже не могла. Грохочущие валы перекатыва-

лись через верхнюю палубу и падстройки, смывая все, что попадалось на пути...

Только на следующие сутки ветер стих, дождь прекратился и море начало успокаиваться.

«Надежда» была мертва. Она недвижно лежала на грунте, опрокинутая на левый борт, от берега ее отделяла узкая полоса воды. Спутанные и растрепанные снасти, поломанный рангоут, оборванный такелаж, проломленный во многих местах фальшборт — все это свидетельствовало о том, какую борьбу выдержала наша шхуна. Картину разрушений дополнили ужасный вид разгромленной кормы, с которой смыло даже рубку, и погнуты шлюпбалки правого борта, скорбно поднятые к небу, как заломленные в горе руки. Видимо, они пытались удержать всеми силами висевший на них спасательный бот. Во время шторма его сорвало и унесло неизвестно куда.

На наше счастье, на подветренном борту вельбот уцелел. На нем мы и начали переправлять на берег продовольствие и то немногое, что удалось спасти. В течение трех суток все, что можно было снять с «Надежды», было снято и свезено на берег. Из парусов соорудили палатки, в которых удалось не только разместить экипаж, но и укрыть от непогоды продовольствие, одежду, охотничье и рыболовное снаряжение.

Моряку-профессионалу волей-неволей надо готовить себя, пожалуй, к самому тяжелому испытанию — робинзонаде. Штормов и бурь на его жизнь хватит с лихвой, а гарантии, что все в любом случае закончится благополучно, дать все равно нельзя. Никто не может заранее знать, какую злую шутку с человеком может сыграть разгневанная стихия. Конечно, об этом куда приятнее читать, примостившись в уютном кресле и раскрыв знакомый с детства томик Даниеля Дэфо,

чем пережить превратности оторванного от мира существования. Но иного выхода порой не бывает.

Наше положение отчасти облегчалось тем, что нас, «робинзонов», в данном случае было не один и не два, а больше двух десятков, и были мы не группой случайно встретившихся в час невзгоды людей, а организованным коллективом под началом опытного командира.

Берег Камчатки, где мы оказались, был дик и пустынен, но бесплодным его никак нельзя было назвать. Мы разбили лагерь на песчано-галечной косе, между морем и рекой. Левый берег ее покрывали редкий невзрачный кустарник, низкая трава и ягодники. Морошки и черники оказалось такое количество, что менее чем за полчаса набирали целые ведра. Река Ича, впрочем, как и очень многие реки этого полуострова, богата рыбой. По берегам ее селились стаи гусей и уток. На морском берегу валялись кучи плавника, его хватило бы с избытком даже для того, чтобы поставить дома на случай зимовки. Так что мы были обеспечены и пресной водой, и продовольствием, и топливом, и строительным лесом. Нам удалось даже найти прекрасную лесину для сигнальной мачты, которую мы установили в центре лагеря.

Жизнь строилась по судовому расписанию, круглосуточно несли вахту для наблюдения за порядком и морем. Младшие члены экипажа вели метеорологические наблюдения, на них же возлагалось и бытовое обслуживание лагеря (заготовка дров, обеспечение пресной водой, уборка жилья и территории лагеря). Кроме того, мы должны были следить за уровнем моря и высотой прилива и отлива. Для этого приходилось ходить к футштоку и ночью. Признаться, мы боялись встречи с бурыми медведями, которых здесь было очень много.

В темноте нас пугал рев сивучей, стадами вылезавших на берег. Первое время, пока мы не привыкли, их душераздирающие голоса вызывали дрожь.

Таким образом, мы достигли места порученных нам работ. Весь основной экипаж занимался триангуляцией и промером глубин. Для этого приспособили отремонтированный вельбот, на берегу установили флажные створы, и работа закипела.

Обязанности по лагерю не тяготили нас. У нас еще оставалось время для охоты и рыбной ловли, если то, что мы делали, позволительно называть охотой и ловлей. Дичь кругом была непуганая, любого подпускала на близкое расстояние. А о рыбе уж и говорить нечего. Начался ход кеты и горбуши в верховья на нерестилища. Рыба шла плотным косяком, прижимаясь к самому берегу. Засучив брюки выше колен, «рыболовы» делали несколько шагов от берега, продираясь в самую гущу косяка кеты и горбуши, и по указанию повара выбрасывали на берег приглянувшуюся добычу. Рыбой мы в те дни объедались. И очень скоро настолько пересытились, что стали привередливыми гурманами: к столу подавались только жирные вырезки брюшка кеты. Но затем мы пошли еще дальше, нас перестали удовлетворять и вырезки, приготовленные на сковороде, мы предпочитали кетовый шашлык, жаренный на вертеле.

Таким образом, робинзонада пока не доставляла нам неприятностей, скорее, наоборот, — пустынная Камчатка оказалась на редкость щедра, приветлива и гостеприимна. О будущем, по свойственному молодости легкомыслию, мы не задумывались. Нам, юным морякам, казалось естественным, что об этом должно думать начальство. А для него, теперь-то я это особенно хорошо понимаю, будущее было покрыто тревож-

ной неизвестностью и не могло не вызывать беспокойства.

В этом месте ведь не только берег был пустынен, не менее пустынно было и море. Любое судно, оказавшееся в этом районе в ненастную погоду и в ночное время, старалось держаться подальше от необследованных и потому грозных берегов. Да и кого могло занести сюда? Обнаружить разбитую «Надежду» и наш лагерь можно было только случайно. Но поистине счастливый случай этот нельзя было прозевать.

Прошло около месяца, в нас постепенно закрадывалась тревога. Чувство беспокойства было еще безотчетным, но постоянная вахта с особым вниманием следила за горизонтом. Для подачи сигнала о помощи в дневное время приготовили специальный дымовой сигнал, а в ночное — в дополнение к яркому костру еще и цветные ракеты.

И вот однажды вахтенный во все горло закричал:

— Дым на горизонте! Корабль! Дым на горизонте!!!

Он кричал это до тех пор, пока все, кто находился в лагере, не высыпали на берег. Запылал костер, к нему поднялся высокий столб дыма.

Всех волновало, заметят ли на корабле наши сигналы, не пройдет ли неизвестное судно мимо. Ведь оно находилось на довольно почтительном расстоянии от нас.

Постепенно на горизонте начали вырисовываться очертания далекого корабля. В бинокль можно уже различить трубы и рангоут. Двигаясь вдоль берега на север, корабль пройдет примерно в пяти милях от нас. А это значит, что при такой ясной погоде с такого расстояния невозможно не заметить дым на берегу. Но все бывает: не возьмет вахтенный вовремя бинокль,

сольется дымовой сигнал с береговой чертой — и прошла наша помощь стороной.

Но корабль изменил курс, повернул к берегу.

Неупокоев приказывает:

— Поднять сигнал: «Терплю бедствие, нуждаюсь в помощи!»

На мачте взвился набор цветных флагов. На корабле его заметили, расстояние между берегом и судном быстро сокращалось. Подойдя на милю к берегу, корабль бросил якорь и медленно развернулся против ветра. В этот момент старпом, не отрывая от глаз бинокля, докладывает командиру:

— Это японцы! На корме отчетливо вижу флаг.

Мы все поворачиваемся к Неупокоеву. Он внимательно и спокойно разглядывает подошедшее судно в свой бинокль. Затем, медленно опустив его, чуть дрогнувшим голосом произносит:

— Вы правы, Михаил Карлович, это японский военный корабль. Помолчав немного, он строго и решительно добавляет: — Помощь от японцев мы принять не можем. Спустите сигнал!

Молча он делает несколько шагов вперед и назад, сосредоточенно размышляя. Мы все следим за своим командиром и силимся понять, на что он решился, что задумал, какой выход из положения ему видится.

— Михаил Карлович, — снова обращается к старпому командир, — поднимите сигнал: «В вашей помощи не нуждаемся!»

И снова на мачте взвиваются разноцветные флаги. Проходит некоторое время, и на японском корабле вспыхивает несколько ответных флажков. Они означают: «Ваш сигнал принят и понят».

Вот и все: была помощь и нет больше помощи. По-нурые стоим мы возле нашего командира. На Камчат-

ке хорошо, но дома лучше. Об этом, пожалуй, думаем сейчас мы все. Неупокоев подходит к нам и, вздохнув, говорит:

— Мне понятно ваше огорчение: надежда на близкую помощь не оправдалась. Но имеем ли мы право просить помощь у недавних врагов? Да и получится какой-то парадокс — нас на нашей земле спасают японцы.

Владимир Константинович испытующе оглядывает наши лица.

— Наше положение безнадежно, — голос командира звучит спокойно, убедительно, — я верю, придет сюда наше русское судно и доставит к родным берегам.

«Может придет, а может быть и нет», — думаем мы, хотя речь командира и уверенный тон действуют успокаивающе.

— А если даже этого и не случится, — повышает голос Неупокоев, — то перезимуем здесь. Вы сами убедились, какое тут изобилие рыбы, дичи и морского зверя. Из плавника мы срубим дом, а к следующей навигации построим небольшое прочное судно, на котором доберемся до ближайшего обитаемого берега.

Затем командир напоминает о том, что до осенних штормов нам надо провести большие работы по описи берега и промеру глубин.

Японский корабль простоял до темноты и, не дождавшись от нас другого сигнала, снялся с якоря. Вскоре его огни исчезли в море.

Жизнь в лагере пошла по-прежнему. Но долго еще в экипаже обсуждали решение командира. Нам, молодежи, нелегко было понять тогда, как он, решительный противник войны, не пожелавший воевать с японцами, безоговорочно отказался от их помощи.

— Ненавидеть войну — это вовсе не значит не дорожить честью Родины, — как всегда кратко разъяснял позицию командира старпом Дарзнэк.

Судьба наша решилась совершенно неожиданно. В середине августа вечером, когда все уже готовились ко сну, по лагерю разнесся радостный крик дежурного:

— Огни в море! Идет судно с севера!

Услышав это, все бросились из палаток. И действительно, в море отчетливо виднелись топовые огни судна, идущего вдоль берега курсом на юг. Погода, на наше счастье, стояла тихая, ясная. Случись шторм, мы не увидели бы корабля, он непременно прошел бы мимо, вдали от берега.

Снова развели огромный костер. А вскоре ночную тьму прорезали красные ракеты — сигналы бедствия.

На траверзе лагеря корабль изменил курс и направился к берегу. Неужели это опять не русское судно? Видно было, как оно бросило якорь. Неупокоев выбрал лучших гребцов, спустили с берега вельбот, и наши представители направились выяснять обстановку.

Никто не покидал берега. Охватившее всех возбуждение придало нам бодрости. Несколько добровольцев ныряли во тьму и через некоторое время возвращались с охапкой хвороста. Костер пылал так, что небу было жарко.

К счастью, томиться неведением пришлось очень недолго. Вельбот вернулся неожиданно быстро. Как выяснилось, менее чем на полпути он встретил спущенный с подошедшего корабля баркас. На нем были офицер и матросы с канонерской лодки «Манчжур» из Тихоокеанской эскадры. Лодка несла охранную службу у берегов Камчатки. Неупокоев пересел на баркас, приказав остальным возвращаться на берег и всем го-

товиться к снятию. Старпом Дарзнэк объявил аврал. Подгонять никого не приходилось, каждый горячо взялся за дело. Все хорошо знали, как переменчива камчатская погода, поэтому надо было спешить. В несколько минут мы загрузили самым ценным имуществом наш вельбот и отправили его к канонерской лодке. Вскоре оттуда пришли шлюпки, на них мы отправили навигационные и гидрографические инструменты, описные работы, одежду, оружие.

На одной из шлюпок в лагерь вернулся Неупокоев. Он сообщил, что командир «Манчжура» готов доставить нас в Петропавловск и дает на сборы три часа, так как скоро ожидается ухудшение погоды. К полуночи эвакуация лагерного имущества была закончена.

Прощай, «Надежда», мы никогда не забудем тебя!

В полночь «Манчжур» снялся с якоря и лег курсом на юг. Погода к утру действительно начала портиться. За месяц пребывания на берегу мы отвыкли от моря и теперь снова страдали от качки. Но это было уже не так страшно, как в первый раз, — теперь мы хорошо знали, что приступы морской болезни в большинстве случаев непродолжительны.

С интересом приглядывались мы к обстановке на военном корабле. По рассказам Станюковича я знал, какие жестокие нравы царили на военном флоте. С застенчивой робостью наблюдал я за командиром корабля, высоким, суровым на вид человеком, с седыми подстриженными усами, в одиночестве прогуливавшимся по палубе. Почти все остальные офицеры были молоды и приветливы. С матросами они обращались хорошо, во всяком случае мы ни разу не слышали окриков, так и не пришлось увидеть грозного боцмана с непременно линьком, которым ему полагалось подстегивать нерадивых.

На «Манчжуре» мы пересекли Охотское море, вышли широким четвертым Курильским проливом в Тихий океан и к концу августа были в Петропавловске. Здесь у причала стояло флагманское судно Тихоокеанской гидрографической экспедиции пароход «Охотск». В его кубриках и разместили экипаж «Надежды».

После доклада Неупокоева начальнику гидрографической экспедиции генералу М. Е. Жданко о всем происшедшем с нами, на верхней палубе выстроили экипаж «Надежды» и «Охотска». Генерал выступил перед строем. Он отметил образцовое поведение экипажа «Надежды», похвалил Неупокоева за то, что он отказался от помощи японского судна. Свою речь генерал закончил совершенно неожиданным для нас, курсантов, сообщением:

— Во Владивосток вы пойдете на новом учебном судне, значительно лучше, чем старая «Надежда».

При этих словах начальник экспедиции указал на стоявшую неподалеку изящную двухмачтовую шхуну, конфискованную у японцев за хищнический лов китов у Командорских островов.

У японцев шхуна называлась «Миомару», мы ее перекрестили в «Надежду». На ней мы и вошли в конце сентября в родную бухту Золотой Рог.

Так закончилось плавание под парусами «Надежды». Для нас, новичков, оно было первым морским крещением, первым испытанием.

И вот стоим мы, все четверо, перед начальником училища. Он смотрит на нас отеческими теплыми глазами в солнечных искорках и душевно, доверительно говорит:

— Вот вы попробовали морской службы. Оморячились. Было всякое в нашем плаваньи — и хорошие дни, и трудные. Каждый имел возможность проверить

себя. А теперь решайте, кто всю жизнь готов служить морю, а кому, может быть, самое время распрощаться с ним. — Неупокоев делает несколько шагов вперед и назад, давая нам время на размышления.

«Нечего тут думать, все ясно: после такого плаванья разве можно уходить?» — проносится у меня в голове.

Владимир Константинович снова останавливается перед нами. Но что это? Лилиенталь, побледнев и закусив губу, делает шаг вперед.

— Прошу вернуть документы, — сдавленным голосом произносит он.

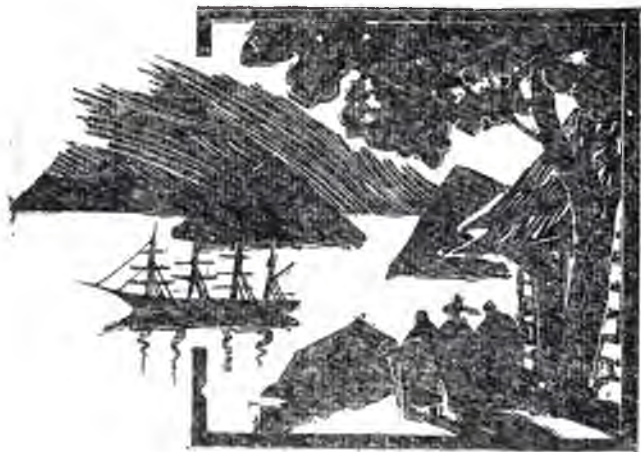
— И мне верните, — присоединяется к Лилиенталю Володя Коклин.

Степа Осетров стоит, не шелохнется, и я стою: мы будем служить морю!

Неупокоев выжидает, не переменим ли мы своего решения, а потом, поняв, что этого не случится, произносит одно только слово:

— Хорошо.

В его голосе не слышно осуждения тем, кто решил распрощаться с морем, — хорошо, что это сделано своевременно, — и не чувствуется особого поощрения нам, остающимся, — хорошо, увидим, что дальше будет, морская служба требует от человека почти всей жизни, выдержите ли вы.



ГЛАВА IV

ЧЕРЕЗ ТРИ ОКЕАНА НА БАРКЕ «ВИКИНГ»

В начале весны на сопках и в распадках Приморья еще лежит снег. Теплый влажный ветер гонит с залива в бухту мелкую дрожавшую рябь. Пахнет рыбой, угольной копотью и смолеными пеньковыми канатами. От мокрых, словно распаренных, причалов торгового порта тянется вверх легкий белый парок.

В марте 1910 года, ранним утром, когда выплывающее из-за горизонта большое красное солнце кажется особенно чистым и холодным, на рейде бухты Золотой

Рог стал белоснежный красавец-барк. Это было датское учебное судно «Викинг», на котором, исполняя обязанности матросов, проходили практику свыше ста будущих офицеров торгового флота Дании. Четыре стройные палевые мачты, одетые белыми, хорошо поставленными парусами, стрелами уходили в небо. Корпус и рангоут были металлическими. Механического двигателя судно не имело. По тем временам парусник водоизмещением в четыре тысячи тонн был явлением крайне редким.

Появление «Викинга» вызвало у нас, курсантов мореходки, естественно, живой интерес. Затаив дыхание, с сильно бьющимся сердцем, смотрел я, как маленький работорговец-буксир, попрыгивая длинной черной трубой и отфыркиваясь паром, подводил к причалу это живое воплощение легендарного «летучего голландца».

Правда, «Викинг» с его огромной парусностью и паутиной бегучего и стоячего такелажа не был для нас непостижимой загадкой. Я как раз заканчивал второй курс мореходки или, как тогда говорили, держал экзамен на звание штурмана малого плавания. По курсу морской практики за два года учебы мы уже основательно знали парусное дело. Тем более, что читал его нам контр-адмирал в отставке, моряк времен рассказов Станюковича, настоящий марсофлотец, страстно влюбленный в паруса и морскую службу, Владимир Африканович Терентьев. Человек, о неподкупной честности, строгости и чудачествах которого среди моряков ходили десятки легенд и анекдотов.

Рассказывали, что однажды на пути из Кронштадта во Владивосток Терентьев, в то время командовавший корветом, обогнул мыс Горн и зашел в Сан-Франциско. Пополнив запасы продовольствия и пресной

воды, утром, в день отхода, он разрешил всем офицерам съехать на берег, приказав возвратиться к вечеру. Посланные за офицерами судовые баркасы в полночь возвратились пустыми. Очевидно, соблазны знаменитого порта оказались сильнее страха перед грозным командиром.

С рассветом Терентьев снялся с якоря, не имея на борту ни одного офицера, и вышел в океан. Через три месяца плавания корабль благополучно прибыл в порт назначения, а любители ночной экзотики добирались до России на попутных судах...

Терентьев считал, что, несмотря на закат парусного флота, плавание на этих судах воспитывает в моряках силу, мужество и самое главное — любовь к морю и флотской службе.

Предмет свой он преподавал с вдохновением, о парусных судах говорил с нежностью, как говорят о чем-то очень близком и любимом. Тучный, с седой окладистой бородой и густыми насупленными бровями, он казался мрачным и нелюдимым. Но как только доходило до столь милого его сердцу парусного дела, он преображался, молодел, в глазах появлялся задорный блеск. Терентьев выходил из-за стола, с живостью расхаживал по аудитории, как по мостику судна. Его рокочущий баритон гремел, весь он словно светился, а лекции скорее напоминали командование кораблем, чем классные занятия. А с какой теплотой смотрел он на ученика, если тот правильно и четко излагал какой-либо маневр парусного судна. И беда, если ученик плохо знал урок. Терентьев тускнел, как-то нахохливался, угрюмо, с жалостью, исподлобья смотрел на отвечавшего, как будто тот плохим ответом наносил ему, адмиралу, личную и незаслуженную обиду. Он возвращался к столу и, вздыхая, говорил:

— Нет, не получится у вас, молодой человек, маневра, нет. Вас увалит под ветер и вы останетесь на прежнем галсе. Не любите вы, батюшка, парусов... Не любите море... Вот я вынужден поставить вам единицу. А ведь это значит применить линек, а я их и на корабле при Александре II не применял...

Огорченный и расстроенный, бывший контр-адмирал шаркающей походкой уходил из класса.

Надо сказать, что мы редко огорчали его и, как правило, этот предмет знали назубок.

Буксирик поставил «Викинг» к причалу на Эгершельде, где были расположены склады транзитных грузов. Дело в том, что барк во время плавания являлся не только учебным судном, но одновременно перевозил попутные грузы. Во Владивостоке он должен был принять полные трюмы упакованных в мешки манчжурских бобов.

На следующий день, с разрешения командира барка, Неупокоев повел нас на «Викинг». Датчане охотно показывали судно. Мы поднимались на марсы и салинги, расходились по многочисленным реям, осматривали помещения и кубрики. На барке была изумительная чистота, дисциплина и форма одежды, как на военном корабле, — все это для нас было ново и необычно. Мы проходили практику на маленьких, пропахших гнилой рыбой шхунах, чаще всего конфискованных за браконьерство у японцев или в грязных и душных кубриках небольших старых пароходов. Хотя и нам была присвоена форма, но многие не имели ее из-за отсутствия денег.

Настроение у нас, когда мы возвращались домой, было подавленным. Восхищение барком сменилось недоумением и чувством неудовлетворенности: почему маленькая и небогатая Дания имеет такой прекрасный

учебный корабль, такие замечательные условия для практики курсантов, а мы, русские, с нашими огромными возможностями, не имеем ничего похожего...

На наши многочисленные вопросы Неупокоев отвечал:

— Это хорошо, что вы задумывались над этим, но главное — это учеба, а учиться нужно в любых условиях, как бы тяжелы они ни были.

В апреле неожиданно Владимир Константинович собрал нас в актовом зале и объявил, что он обращался в Петербург с просьбой разрешить нескольким курсантам совершить учебное плавание на датском судне. Сейчас пришел положительный ответ. В списках «счастливицков», отобранных из числа наиболее успевающих учеников с разных курсов, был и я. Сначала мы запрыгали от радости, хотелось всех обнимать, настроение сразу стало веселым, на душе легко и светло. Но радость была преждевременной. Восторг сменился горькой тоской. Было объявлено, что для плавания на «Викинге» необходимо внести на питание и приобретение одежды для тропиков и Атлантики двести двадцать рублей, по тем временам деньги немалые. Где взять денег? Неужели только из-за денег я не смогу пойти в плавание?

Мне пришлось написать отчаянное письмо домой, но я мало верил в то, что отец где-то достанет денег. Да и как он их мог достать, единственный работник и кормилец, тем более, что всю сумму надо было внести сразу...

До сих пор я не знаю, как ухитрились родители собрать деньги, что продали они и в какие влезли долги, на какие лишения обрекали себя, но деньги я получил. С тяжелым чувством отнес их Неупокоеву и долго ходил подавленный и растерянный. Выходя от начальни-

ка училища, я дал клятву все время похода использовать на самую серьезную учебу.

Нас было восемь: Вильчек, Андриянов, Хренов, Осетров, Москаленко, Эриксон, Мюллер и я. Вместе с нами в плавание уходил и Неупокоев. Он хотел за время похода написать учебник по морской практике и одновременно вести занятия по навигации и астрономии.

В полдень восьмого апреля нагруженные брезентовыми чемоданами и сундучками, провожаемые завистливыми взглядами и вздохами однокашников, мы отправились к стоящему под погрузкой «Викингу». Солнечные зайчики отражались от воды и играли на его белых бортах и стеклах иллюминаторов. Барк заметно осел, но все равно казался нам огромным и недосягаемым. Нам все еще не верилось, что на этом судне предстоит совершить поход через три океана и десятки морей.

На следующий день нас, русских, распределили по разным вахтам и отделениям, присвоили номера. Я получил номер 92, что по-датски звучит «цу алфемс» и впоследствии мне только на него нужно было откликаться в строю, — так было принято на судне.

На первых порах все было ново и необычно, очень мешало незнание языка и некоторых специфических терминов. Поэтому было решено, что все время мы будем находиться среди команды, каждый в своем отделении. У датчан обязанности распределялись по годам плавания. Так, самые верхние паруса убирали и крепили первокурсники; средний ряд — нижние брамсели и верхние марсели — второй курс, и старшекурсники убирали и крепили нижние марсели, фок и гроты. Это было логично. Ведь верхние паруса ставились в хорошую погоду, при небольшой волне, а следовательно,

меньше риска упасть на палубу или в море. Во время шторма или аврала младшие помогали старшекурсникам внизу. Мы же были обязаны ходить на все рей, какие бы паруса ни убирались.

Командовал барком капитан первого ранга Андерсен, высокообразованный военный моряк. Он больше занимался штурманским делом и теоретической подготовкой. Всем же остальным ведал на судне старпом Паульсен, суровый на вид, продубленный всеми ветрами морской волк, в совершенстве знающий паруса. Второй и четвертый помощники пришли на «Викинг» из торгового флота. Третий помощник, молодой штурман военно-морского флота, пожалуй, был самым неопытным из офицеров; на вахтах он был излишне нервозен и, очевидно, плохо знал парусное дело. Грозой для курсантов были инспектор из кондукторов военно-морского флота и четверо горластых боцманов. Среди курсантов мне особенно запомнился стройный голубоглазый Ове Нильсен, коренастый крепыш Аксель Толсен и весельчак Люис Нельсон. С Ове Нильсеном мне было суждено встретиться много лет спустя.

10 апреля, закончив погрузку, мы убрали сходни и «Викинг» был взят на буксир портовым пузатым «самоваром», как называли рейдовые буксиры. Нас выстроили на палубе лицом к борту. Тихо поплыла мимо земля, синие сопки, амфитеатром раскинувшиеся улицы города, стоящие у причалов корабли. Молча смотрели мы на проплывающий мимо Владивосток. Заныло сердце, запершило в горле. Когда еще снова ступим на землю родной и до боли милой России? Вот уже совсем растворились в дымке и клубах дыма из трубы буксира фигуры провожающих, стоящих на пирсе. На траверзе маяка Скрыплева по судну прогремела команда:

— По реям! Отдать паруса!

«Викинг» медленно оделся в свой белоснежный наряд. За бортом тихо заклокотала вода. Буксир отдал трос. Чуть накренившись на правый борт, подгоняемый легким норд-вестом, барк лег на курс к острову Аскольд. Прощай, Россия!

На палубе, под энергичные выкрики боцманов, шла уборка. Датчане укладывали в бухты разбросанные во время аврала снасти, крепили по-походному все, что могло быть сорвано с места во время шторма или качки. Очередная вахта приводила в порядок поставленные паруса, набивала шкоты и брасы. На руле двое датчан-курсантов внимательно следили за курсом и парусами. «Викинг», набирая скорость, подходил к маяку Поворотный.

После аврала мы собрались на носовой площадке и завязали беседу с датскими курсантами. Впрочем, беседой это назвать было трудно. Мы не знали их языка, а они нашего, правда, датчане очень хорошо говорили по-английски и это не только потому, что все мореходные карты и лоции издавались на языке «владычицы морей», как тогда называли Англию, но и оттого, что они считали английского моряка образцом мореплавателя. Не последнюю роль играла здесь и экономика, ибо Великобритания почти полностью закупала всю сельскохозяйственную продукцию Дании. Нам стало также ясно, что датчане не любят прусаков; у них еще было свежо в памяти вероломное нападение Пруссии на слабую Данию в 1864 году.

К русским экипаж «Викинга» относился доброжелательно и, как нам казалось, немного покровительственно. Датчане считали Россию этакой богатой и патриархальной тетушкой из провинции. Признаться, почти так обстояло и на самом деле.

Мать царя Николая II — Мария Федоровна, в прошлом датская принцесса Дагмара, всячески облагодетельствовала «племянницу» за счет русского народа: она строила в Дании школы, больницы, дома для инвалидов и престарелых, хотя свои подданные жили в темноте и нищете. Неудивительно, что датчане, разрешая себя любить «доброй» императрице, хорошо относились к ее «детям».

На траверзе маяка Поворотного «Викинг» лег на курс к Сангарскому проливу. Мы разошлись по помещениям и легли отдыхать. Я долго не мог заснуть, слишком много неожиданных событий произошло за последние дни. В голову лезли самые противоречивые мысли, но усталость взяла свое и, убаюканный легким покачиванием барка и скрипом рангоута, я, наконец, уснул.

Ночью я проснулся оттого, что кто-то тряс меня за плечо. Над головой, гроыхая по палубе сапогами, курсанты разбегались по авралу. «Викинг» довольно сильно качало, в борта глухо ударяли волны. Быстро одевшись, я выскочил на палубу, где уже были все мои товарищи. Наверху, в снастях, завывая, свистел ветер. Холодными упругими струйками хлестал дождь. Глаза, еще не привыкшие к темноте, еле различали только огромные, кажущиеся темно-серыми, полотнища парусов. Лишь белые барашки волн зловеще светились на черной шипящей воде.

Датчане расходились по реям, убирали и крепили верхние паруса. На корме у рулевых в блестящем от воды дождевике стоял, отдавая команды, старпом Паульсен. Неожиданно сквозь вой ветра раздался крик:

— Берегись! — и последовало длинное датское ругательство.

Мы замерли от ужаса. Хватаясь за снасти, обжигая руки, с фока рея падал на палубу курсант. К счастью, скользя по парусу, он мягко шлепнулся на бухту пенькового троса, отделавшись легкими ушибами и испугом. Это был пятнадцатилетний Матиссен. Его унесли в лазарет, а команда, как ни в чем не бывало, продолжала работу. Когда после аврала мы спросили у датчан, как все произошло, то услышали оgorошивший нас ответ:

— Так ему и надо, в море надо быть внимательней!

Ни сочувствия, ни сожаления о случившемся, наоборот — многие с каким-то пренебрежением говорили о пострадавшем. После аврала все спустились вниз. Остаток ночи прошел благополучно.

Подгоняемый свежим ветром «Викинг» за двое суток пересек Японское море и вошел в Сангарский пролив. Слева расстилалась низина острова Хоккайдо, а справа — закрытые облаками горы острова Хонсю. Все чаще и чаще стали попадаться утлые кавасаки японских рыбаков, шнырявшие почти у самого форштевня барка. Под всеми парусами «Викинг» прошел пролив и перед нами раскинулись просторы Тихого океана. Великий океан встретил барк спокойной и какой-то солидной зыбью. Огромную, покрытую зелеными барханами волн пустыню лишь изредка оживляли крики бакланов или неожиданно выскочившие из глубин черные, точно лакированные, спины касаток с вертикально стоящим острым плавником, как ножом разрезающим изумрудные пласты воды. Барк шел к Марианским островам.

Почти до самого экватора дул ровный постоянный пассат. В тихие вечера мы собирались на баке и под еле слышный шелест парусов и ласковое журчание воды у форштевня вели долгие разговоры о море, плава-

ЗВ. Вся жизнь с морем

нии, о России. Иногда к нам присоединялся Неупокоев, тогда мы читали Чехова или слушали рассказы Владимира Константиновича о дальних походах и легкой, но прекрасной и полной романтики морской службе.

Неупокоев рассказывал нам о своем плавании на крейсере «Память Азова», когда в 1894 году его «почтил своим присутствием» сам будущий «Самодержец Всея Руси» — Николай Романов, в то время еще наследник престола. По традиции каждый вечер один из офицеров приглашался на обед в салон Их Императорского Высочества. Всеми правдами и неправдами молодые моряки старались избежать этой высокой чести. Наследник, по словам Неупокоева, был человеком нелюдимым и неприветливым. Во время обеда он неожиданно вдруг устремлялся немигающий взгляд на сидевшего напротив офицера и невидящими светлыми глазками словно смотрел сквозь него. Создавалось впечатление, что, кроме будущего царя, в кают-компании никого нет. Кусок застревал в горле у «счастливого» и заманить его на обед второй раз было не так просто. Правда, находились и любители пообедать в присутствии августейшей особы, что им с радостью и предоставлялось.

Помимо морского дела, в часы учебы мы усердно занимались английским языком, а желающие вместе с Неупокоевым осваивали эсперанто. Владимир Константинович считал, что единый международный язык может значительно сблизить нации и поможет им договариваться без оружия.

Все ближе и ближе мы подходили к экватору. В Зондском архипелаге пассат постепенно начал слабеть. Белесый шар солнца в полдень висел прямо над головой, кругом растекался отраженный от застывшей

поверхности воды слепящий свет. Нестерпимая жара приводила к тому, что в полдень жизнь на барке замирала. Маловетрие сменилось полным штилем. «Викинг» пересек экватор и словно замер с обвисшими заштилевшими парусами. Никакого праздника Нептуна, о котором мы столько слышали и мечтали, не было. Сами датчане не раз уже пересекали этот пояс земли, а купать нас, очевидно, стеснялись или просто разомлели от жары, так что даже не хотелось ни двигаться, ни праздновать. Жизнь на барке словно замерла. Слабое течение относило нас то на север, то к югу, иногда вдруг из белесой массы воды словно выныривал жемчужный, покрытый светло-зеленой яркой каймой тропической растительности, атолл. Иногда днем над барком появлялись фаэтоны или альбатросы, да спасаясь от преследования хищников с легким треском, как стрекозы, выскакивали из воды стайки летучих рыб и шлепались на горячую палубу. Единственно, кто чувствовал себя действительно, как «рыба в воде», — это вертевшиеся вокруг «Викинга» акулы. Однажды мы прошли совсем близко от маленького, как будто состоящего из одних густых зарослей манговых деревьев, пальм и лиан, островка. Но командир Андерсен не разрешил спустить шлюпку. Возможно, он опасался враждебно настроенных против белых туземцев или еще встречавшихся в тех широтах пиратов. Последнее было вернее, так как на ночь на «Викинге» выставлась усиленная вооруженная вахта.

Двадцатидневный штиль на экваторе среди разбросанных островов Зондского архипелага утомил экипаж. По непонятным причинам «Викинг» не зашел ни в один из портов. Стало сказываться однообразие питания. Пресная вода тоже оставляла желать много лучшего. Больных среди команды не было, но люди

ЗВ*

стали какими-то медлительными и апатичными. Все с нетерпением ждали хотя бы слабого ветерка, который помог бы «Викингу» выйти из полосы мертвого штиля.

Утром, в начале июня, сначала слабый и нерешительный, а потом, набирая силу, подул ветер. Через несколько дней парусник вошел в Индийский океан, обогнув с востока остров Яву, и лег на курс к острову Маврикия.

Плавание в Индийском океане, в южном тропическом поясе, было для нас сплошным удовольствием. Ровный пассат от зюйд-оста держался настолько постоянно, что проходила вахта за вахтой, а курсанты даже не притрагивались к снастям, — это сохраняло силы и люди лучше переносили жару. В чудесные же прохладные ночи мы любовались южными, невиданными доселе созвездиями и мечтали о том, чтобы плавание было таким до самых Маскаренских островов, куда должен был зайти «Викинг».

Во второй половине июня неожиданно произошло событие, запомнившееся на всю жизнь.

На рассвете одного из таких, казалось, ничем не омрачаемых дней, неожиданно старпом Паульсен вызвал весь личный состав наверх по авралу. Вначале мы думали, что будет парусное учение в открытом океане, но проходило время, а Паульсен никаких команд не подавал. Он стоял рядом с рулевым и молча смотрел в сторону горизонта на норд-вест. Окружавшие его офицеры тревожно поглядывали то на море, то на паруса и что-то оживленно между собой обсуждали.

Устойчивый пассат начал слабеть и вскоре полностью заштилело. Справа, с противоположного пассату направления, вдали, почти у линии горизонта, поя-

вилась мелкая рябь, как будто тень от облака опустилась на гладкую поверхность океана. Пенящаяся рябь стремительно приближалась к судну. Паульсен отдал команду перебросопить реи и перенести шкоты стакселей. Руль был положен право на борт с тем, чтобы привести парусник носом к ветру. Не успела команда закончить маневр, как от норда ударил ужасающей силы шквал. Заревел ветер. С потемневшего, почти черного неба хлынули потоки воды. Барк стремительно начал валиться на левый борт. С грохотом и треском лопались паруса. Ветер ураганной силы, как паутину, рвал снасти. Как гигантские плети, засвистели в воздухе оборванные стальные галсы и шкоты. Барк зачерпнул бортом, и люди, находившиеся на палубе, по пояс погрузились в воду. Тяжелый рангоут с мачтами высотой более сорока пяти метров навис над кипящим морем. Обрывки парусов захлопали по реям и стенгам. Людей охватил ужас и только спокойный голос Паульсена заставил нас прийти в себя. Шквал пронесся дальше, и «Викинг» медленно начал выпрямляться. Жалкую картину представляло судно: перепутанные снасти, обрывки парусов, погнутый рангоут. Среди этого хаоса стояли мокрые, бледные от страха, курсанты. Все понимали, что только что пережили смертельную опасность. Шквал опрокинул бы судно, не будь груз в его трюмах упакован в мешки, из-за чего он не переместился при сильном крене.

Весь день говорили только о шквале. Мы не понимали, почему Паульсен, этот опытный моряк, вызвав всех наверх, не распорядился сразу же убрать паруса или хотя бы уменьшить их площадь, ведь времени для этого было достаточно. Было видно, что командир барка тоже недоволен старпомом. После шквала Андерсен что-то резко влиговаривал ему, однако Паульсен от-

вечал спокойно и, очевидно, считал себя правым. Вечером Неупокоев разъяснил нам, что Паульсен действительно сознательно решил встретить шквал под всеми парусами, чтобы наглядно продемонстрировать, к чему может привести нерасторопность в штормовой обстановке. Хотя эксперимент и был жестоким, но всем нам он запомнился на всю жизнь. В последующие годы мне приходилось часто переносить шквалы, но я всегда помнил урок, данный Паульсеном. Наверное, его хорошо запомнили и другие курсанты, и, кто знает, сколько жизней было сохранено ценой однажды изорванных парусов барка. Паруса и снасти «Викинга» быстро заменили, и мы продолжали путь к острову Маврикия.

Наконец, ровно через сто суток, пройдя под парусами семь тысяч пятьсот миль, «Викинг» отдал якорь на внешнем рейде Сан-Луи, главного города и порта острова Маврикия. Этот остров был для меня овеян легендой о жизни, большой любви и смерти героев романа французского писателя Бернардена де Сен-Пьера «Поль и Вирджиния». С волнением смотрели мы на утопающий в купах тропической растительности кусочек суши, где много лет назад так трагически оборвалась жизнь двух влюбленных.

Я отлично помнил отрывок из романа де Сен-Пьера: «Над скромными их могилами не воздвигали мраморных памятников и не высекали надписей в честь их добродетелей, но память о них осталась неизгладимой в сердцах всех, кому они оказали благодеяния...». Каково же было мое удивление, когда, сойдя на берег, я не только услышал знакомые по книге названия — бухта «Несчастья», мыс «Сен Жерана», но и в ботаническом саду, опять же со знакомым названием «Пампмус», нам показали мраморные надгробья, под кото-

рыми, как объяснил гид, покоятся Польша и Вирджиния. Мы долго бродили по острову, осматривая жилища первых поселенцев, дворец губернатора, статую и Собор святого Луиса и замечательную скульптурную группу — Польша, переносающий через ручей свою нежную и верную подружку.

Нас поразили контрасты на острове: памятники культуры, дворцы и коттеджи среди экзотической растительности тропиков и почти первобытные хижины туземцев.

Пополнив запас продовольствия и пресной воды, «Викинг» после трехсуточной стоянки покинул порт Сан-Луи. Наш путь лежал к знаменитому мысу Доброй Надежды, мысу Бурь. Становилось уже не так жарко — в Южном полушарии наступила зима. Неожиданно заболел Неупокоев — обострилась старая болезнь легких.

Мне очень хорошо запомнился один из вечеров, когда «Викинг» проходил мимо Кейптауна. Еще свежи в памяти были события англо-бурской войны. Мы плыли мимо тех мест, где маленький и отважный народ героически сражался за свою свободу. Легкий ветерок гнал к африканской земле пушистые облака. Горизонт, куда опускалось заходящее солнце, словно светился багровыми бликами. И неожиданно кто-то запел: «Трансвааль, Трансвааль, страна моя, ты вся горюшь в огне...»

В начале сентября «Викинг» достиг острова Святой Елены. Мы бросили якорь на рейде единственного там порта Джемстауна. Остров Святой Елены, где провел свои последние дни низверженный император Наполеон Бонапарт, представлял нагромождение скальных, круто идущих к морю, плит. В камне была вырублена лестница, девятьсот девяносто ступенек которой соеди-

няли небольшой порт с городом. В сером одноэтажном доме, покрытом черепицей, когда-то и проводил свой вынужденный досуг бывший император Франции.

Для нас, русских, стоянка у Святой Елены была печальной: здесь мы оставили в госпитале В. К. Неупокоева. До отплытия мы каждый день навещали его.

Юго-восточный пассат умеренной силы гнал барк к островам Зеленого мыса. Неожиданно ветер резко изменился и сильный норд-ост заставил нас отклониться западнее от генерального курса, проложенного к берегам Англии. Это значительно удлиняло наш путь. На судне урезали пищевой паек, а вскоре весь экипаж оказался на полуголодном рационе. В середине ноября, когда «Викинг» вошел в полосу сильных штормов, все питание состояло из чашки испорченного какао и горсти плесневелых сухарей. На паруснике появились больные. Судовой лазарет, обычно пустой, был заполнен до отказа. Около недели провел там и я. Во время подъема по вантам в сырую погоду я не удержался, видно сказалось недоедание, и скатился на палубу с высоты четырех метров, сильно разбив колено. Только счастливая случайность спасла меня от падения за борт.

Бесперывные штормы с холодными дождями, изматывающие авралы, голод — все это сильно влияло на настроение людей. Среди датчан иногда начали вспыхивать ссоры, доходившие до драк. Мы, русские, оказались морально крепче, хотя и находились в тех же условиях.

В декабре «Викинг» попал в центр жесточайшего урагана. Ночью сорвало бизань и стаксель, лопнули даже цепные шкоты. Холодные, гороподобные валы бросали барк, как утлую лодчонку. Потоки воды заливали палубу, грозя смыть моряков за борт. Ветер не

свистел, а ревел, и этот рев сливался в сплошной гул от ударов тяжелых волн о корпус барка. Весь экипаж боролся с ураганом. Особенно опасны были хлеставшие по реям и парусам оборванные цепные шкоты. Ветер достигал такой силы, что «Викинг» без парусов, под голым рангоутом, неся со скоростью десять узлов.

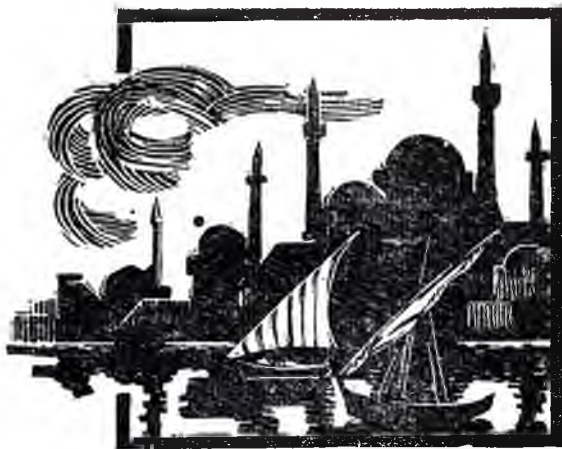
И все-таки шторм нам не показался таким страшным, как первый, когда мы плавали на «Надежде» хотя этот был гораздо сильнее. Мы уже «оморячились». Во время урагана многие суда погибли в Атлантике. В районе Дувра выбросился на камни и затонул крупнейший в то время немецкий пятимачтовый барк «Прейссейн».

Трое суток свирепствовала непогода. Через несколько дней «Викинг» вошел в пролив Ла-Манш и с поста на маяке сообщил о своем крайне тяжелом положении с продовольствием. Через сутки английский буксир снабдил нас всем необходимым. В это же время от продолжительной болезни умер один из датских курсантов. Мы похоронили его в море.

В первой половине декабря 1910 года барк прибыл в пункт назначения — английский порт Гулль. Здесь русский консул передал нам полное заботы и тревоги за нас письмо от Неупокоева. Владимир Константинович писал, что он на днях английским судном прибудет в Англию, а потом отправиться в Петербург, к родным. Консул сообщил нам, что состояние здоровья Неупокоева очень тяжелое.

В середине декабря мы тепло распрощались с экипажем «Викинга». Я часто вспоминаю красавец-парусник.

Недавно, в ноябре 1967 года, «Викинг» установлен в Гетеборге как памятник-музей парусному флоту.



ГЛАВА V

ТРАМПОВЫЙ РЕЙС

Из Гулля пятерых курсантов отправили на Родину через Петербург, а троих — меня, Петю Мюллера и Николая Вильчека — в Копенгаген. Оттуда мы собирались вернуться во Владивосток на пароходе «Нева».

«Нева» должна была идти во Владивосток трамповым (трамп — по-английски «бродяга») рейсом, то есть судно идет из порта в порт, набирая случайные, не запланированные заранее грузы. В начале двадцатого века трамповые суда были обычным явлением. Пла-

вание на них считалось особенно тяжелым, так как в погоне за прибылью судовладельцы экономили и на количестве экипажа, и на его питании. Порой трамповые суда шли без захода в порт по нескольку недель.

К «Неве» мы подошли рано утром, порт только начал просыпаться. На трапе стоял коренастый моряк и, прищурившись, смотрел на нас. Это был старший помощник капитана Осис.

Узнав, что нас хотят определить к нему палубными матросами, старпом засмеялся:

— Вы есть матрос? Вы все есть пижон. Моя палубная команда состоит из пяти человек и мне нужен матрос, а не белоручки...

Вид у нас действительно был слишком парадный. Прекрасно пригнанная по фигуре форма, сытые белые лица.

Наши объяснения ни к чему не привели. Капитан Александр Петрович Принц наотрез отказался взять нас на судно. Пришлось вмешаться консулу. И через два дня мы получили приказ: утром явиться на «Неву» с «монатками».

Перед выходом в море судно было полностью укомплектовано. Нас приняли рулевыми. С помощью консула нам удалось добиться, чтобы мы несли три вахты. Это возмущало самого капитана и его старпома — на «Неве» было только две вахты, то есть все работали по двенадцать часов в сутки. Восьмичасовую работу на этом судне считали чуть ли не райскими условиями. Но во время подготовки к рейсу или во время стоянок мы работали на палубе с семи часов утра до шести или семи вечера. Нередко рабочий день удлинялся, если того требовали грузовые работы или подготовка к выходу в море.

Наконец «Нева» вышла в море. Шли в балласте. Миновав проливы Каттегат и Скагеррак, вошли в Северное море. В январе здесь обычно неспокойно. Штормовой ветер и большая зыбь подбрасывали маленькое суденышко, как игрушку. Оно шлепало днищем о крупную волну, содрогалось от носа до кормы и едва выгребало по курсу. Потребовалось добрых десять дней, прежде чем мы добрались до порта назначения — Ньюкастля.

После тяжелого ручного штурвала «Викинга» мы легко освоили паровое рулевое управление на «Неве», за что заслужили скупую похвалу капитана Принца. К приходу в английский порт мы уже привыкли к новым условиям, казавшимся после образцового порядка на «Викинге» сущей каторгой.

Капитан Принц стал стноситься к нам значительно лучше. Второму помощнику Силобраму вообще была присуща корректность. Он держался довольно независимо и не трепетал перед капитаном, как старпом: простояв вахту, уходил к себе. Силобрам был значительно образованнее старпома, знал себе цену и не считал для себя большой честью плавание на маленькой «Неве». Как он попал в столь невыгодный рейс, мы не знали.

В Ньюкастль зашли при отвратительной погоде: холодный ветер нес низкие облака над грязным от угольной пыли и дыма городом. Дождь, почти не переставая, хлестал по надстройкам к мостику. В порт судно ввел английский лоцман, принятый у входа в реку Тайн. Надо сказать, он был мастером своего дела и, несмотря на сильное течение и ветер, точно провел «Неву» к пирсу.

Началась погрузка угля в трюмы. Старпом вызвал всю палубную команду и распределил работу. Невзи-

рая на холод и дождь, он принял решение мыть мачты. На грот-мачту назначил меня. Грот-мачта всегда загрязняется дымом от трубы судна и отмыть ее нелегко. Мне казалось, что такая работа в ненастную погоду бессмысленна и опасна и сказал об этом старпому. Он разразился бранью. Пришлось подчиниться. Я кое-как протер тряпками белую стеньгу, черную часть мачты и затем нижнюю, окрашенную в палевый цвет. От этого мачта не стала чище. Старпом посмотрел, покачал головой и, выругавшись, сказал, что так может вымыть только ученик, а не настоящий матрос. Меня снова подняли наверх, и я начал, проклиная старпома и погоду, заново тщательно мыть стеньгу и мачту. К обеду работа была выполнена, мачта стала словно свежееокрашенная. Вскоре появился капитан. Как опытный моряк, он издали обратил внимание на мачты «Невы». Узнав от старпома, кто мыл грот-мачту, капитан вызвал меня к себе.

— Вы мыли мачту? — спросил он.

— Да, я.

— А трудно было?

— Мы привыкли на «Викинге» не только к такой работе.

Капитан, помолчав, похвалил:

— Well done, — он любил английские выражения. — Скажите старпому, что на сегодня я освобождаю вас от работы, можете сойти на берег.

На следующий день, приняв полный груз — около тысячи двухсот тонн угля, — «Нева» вышла на Константинополь. Погода по-прежнему была плохой, но... трамповое судно не может иметь простоя.

До входа в Средиземное море бедняжку «Неву» немилосердно трепало. Сначала в Северном море, затем в Атлантике. Малочисленный экипаж был измотан до

крайности. Особенно тяжело приходилось палубной команде. Верхняя палуба беспрерывно окатывалась волной. Мы промокали до нитки и все время бегали в кочегарку сушиться.

Наконец вошли в Средиземное море. Появилось солнце.словно поджидая нас, ветер стал попутным. Улеглась качка и только еще небольшие волны, медленно успокаиваясь, ходили по водной шире. Стояла зима, а погода была тихой и теплой. И снова служба показалась замечательной, а вахты на руле превратились чуть ли не в удовольствие.

Капитан по-прежнему держался с нами сурово и не приветливо, но иногда проявлял даже некоторую заботу. Однажды после тяжелого ночного аврала, когда огромная темная волна разгуливала на верхней палубе и угрожала срывом трюмных брезентов и лючин, нас, промокших до нитки на холодном ветру, капитан пригласил к себе в салон, угостил горячим чаем с ромом и вкусными закусками при явном негодовании буфетчика Кнудсена. Кроме того, он сказал, что из нас может выйти толк. Силобрам потом во время вахт рассказывал, что оказанный капитаном «прием» является невероятным событием, которое привело в замешательство старпома Осиса, не знающего теперь, как к нам относиться. Впрочем, в дальнейшем это ничего не изменило в нашей жизни и работе. Буфетчик Кнудсен по-прежнему кормил из рук вон плохо, а старпом заставлял работать по девять-десять часов в сутки, не считаясь ни с чем.

Средиземное море «Нева» прошла отлично, выполняя свое суточное задание в двести миль. Разгрузка угля в Константинополе заняла всего двое суток. Нам удалось сойти на берег единственный раз вечером: работы на судне была много и старпом свирепо отказы-

вал нам в просьбе ознакомиться с этим древним городом.

Едва была закончена выгрузка, как на борту появился портовый лоцман и вывел «Неву» к выходу из пролива Босфор в Черное море для следования в Одессу под погрузку зерна во Владивосток. Очистка и мойка трюмов, палубы и надстроек производились в море; работал весь экипаж — необходимо было не только помыть все судно, но и проветрить, высушить трюмы. Хорошая солнечная погода на переходе в Одессу как будто решила помочь команде, хотя пришлось не спать почти двое суток.

В Одессе зерно для «Невы» подготовили в мешках, но грузчиков не хватало, поэтому в погрузке принимала участие вся палубная команда, включая второго помощника Силобрама.

На берег нас отпустили всего на несколько часов. Поэтому, кроме порта, мы ничего не успели посмотреть.

На одном из причалов мы увидели сидевшего с удочкой старого моряка. Немного подслеповатые глаза, почти скрытые за насупленными мохнатыми бровями, тускло смотрели на поплавков. Мы подошли и остановились рядом. Старик изредка выдергивал из воды небольших бычков, неторопливо снимал их и бросал в жестяную банку из-под галет. Потом он попросил «огонька», закурил короткую морскую трубку, стал расспрашивать нас о плавании, о родных. Рассказал, что сам он уже давно на берегу. Оказалось, что он очевидец знаменитого восстания на броненосце «Потемкин».

— Вот здесь это и было, — говорил старый моряк, ~~и~~ сначала ликовали, словно праздник какой у чарода был, а потом стрельба началась. Кровавици

людской — море. Вот так царь-батюшка и расправился с матросиками.

— Ну, а зачем же стреляли в них? Ведь свои же, не японцы какие, — недоумевали мы.

— Для господ генералов они хуже японцев. А стреляли свои же солдатики. Они потом и очаковцев перебили. Те в воду, а их из пулеметов. Говорили, целую неделю трупы выбрасывала волна на берег. А вы говорите — свои...

Так впервые я услышал о восстании на броненосце «Потемкин» и крейсере «Очаков». Рассказ старого матроса проник до глубины души.

После бушкеровки «Неву» вывели на рейд. Мы настолько были измотаны бессонными ночами и почти круглосуточной работой, что были рады выходу в море.

В Порт-Санде на борт прибыл лоцман Суэцкого канала. Проводка такого небольшого судна, как наша «Нева», не представляла особых трудностей. Но случилось непредвиденное... Мне до сих пор неизвестно, по каким причинам и по какому поводу капитан и лоцман оказались в состоянии жуткого опьянения. Со смехом и песнями они изредка показывались на мостике, давали несуразные команды и, приплясывая, уходили в капитанскую каюту.

Перепуганный старпом вызвал на мостик второго помощника Силобрама и, беспрерывно совещаясь и пользуясь картой канала, они продолжали плавание на свой страх и риск. «Нева» продвигалась по каналу, пугая встречные суда своими странными маневрами.

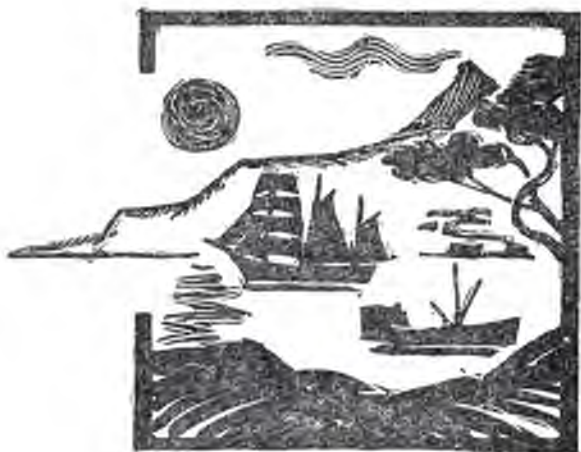
До темноты мы кое-как добрались до Исмаилии, где канал вливается в небольшое озеро. Начало темнеть. Осис решил стать на якорь до рассвета. Капитан и лоцман в это время крепко спали за столом, уставленным бутылками из-под вина.

Утром мы возобновили движение по каналу. На мостике стояли мрачные и злые капитан и лоцман. На этот раз нам, рулевым, досталось больше, чем обычно. При малейшем отклонении от курса раздавались грозные окрики. Несмотря на это, нас душил смех: мы вспоминали, как накануне наша несчастная «Нева» шарахалась от одного буя к другому...

В Красном море особенно трудно приходилось машинной команде. Суда в то время не имели искусственной вентиляции, и «духи» (так называли кочегаров) поднимались на верхнюю палубу, совершенно обессиленные от страшной жары в кочегарке.

Дальнейшее плавание «Невы» Красным морем, Индийским и Тихим океанами ничем особенным не отличалось. Однообразие было нарушено заходом в японский порт Карацу в Симоносекском проливе для пополнения запасов угля.

Через трое суток в начале апреля 1911 года «Нева» наконец прибыла во Владивосток. С судном мы расставались без особого сожаления, изнурительная работа, постоянное чувство голода и жажды во время плавания запомнились надолго...



ГЛАВА VI

УЧЕБНОЕ СУДНО «ДЕЖНЕВ»

В училище нас встретили радостно. Длительное плавание на барке «Викинг» и на «Неве» дало нам не только большой опыт и физическую закалку, но и создало среди учащихся мореходки авторитет и, до известной степени, ореол «видавших виды» моряков с примесью романтики плавания на паруснике в южных морях. За время нашего отсутствия многое изменилось.

Заканчивал учебу Осетров, а Эриксон и Москаленко переходили на третий курс, догнав, таким образом,

меня и Петю Мюллера; окончившие училище в 1910 году Андриянов и Хренов были приняты в гидрографическую экспедицию Восточного (Тихого) океана, которую с 1898 года возглавлял известный ученый, гидрограф-геодезист генерал Михаил Ефимович Жданко.

Неупокоев находился на излечении в санатории где-то в Финляндии. Исполнял обязанности начальника полковник по адмиралтейству в отставке Николай Андреевич Фохт.

Владивостокская мореходка значительно увеличила состав учащихся. Фохту удалось добиться от местных властей передачи под учебное судно старой баркентины «Дежнев», конфискованной у японцев за браконьерство в территориальных водах России в районе Камчатки. Это был трехмачтовый парусник грузоподъемностью около трехсот тонн, длиной сорок и шириной семь метров. Фок-мачта несла прямое вооружение (фок, нижний марсель и верхний марсель, брамсель и бомбрамсель), остальные две мачты — косое.

Начальник училища предложил Вильчеку, как уже окончившему училище, должность второго помощника капитана, мне — старшего боцмана, Эриксону — второго боцмана. Старпомом был назначен Валентин Новак.

Получив разрешение, я выехал на неделю к своим родным. Расспросам о моих плаваниях не было конца. Отпуск промелькнул как один день.

Явившись на «Дежнев» в начале мая, я сразу же включился в работу по полному перевооружению судна. Командовал им полковник Фохт, инженер-механик по образованию, дополнительно сдавший экзамен на судоводителя. Ни он, ни его старпом Новак никакого опыта плавания на парусниках не имели, поэтому вся работа по оснастке была возложена на «викингцев»:

Вильчека, меня и Эриксона. Весь экипаж «Дежнева» состоял из курсантов училища, также не имевших опыта плавания на учебном судне.

В июле во Владивосток вернулся Неупокоев. Загорелый, но исхудавший, он не производил впечатления выздоровевшего человека. Встреча с ним была очень радостной.

Неупокоев остался доволен постановкой учебы, но вежливо посоветовал Фохту выйти в открытое море и позволить курсантам хотя бы раз получить хорошую штормовую трепку. Фохт не рискнул выполнить это пожелание и выйти за пределы залива Петра Великого.

С постановкой «Дежнева» на отстой в сентябре возобновилась учеба. На третьем курсе я занял первое место по успеваемости (на первом и втором курсах я был вторым). Для меня это было особенно важно — я должен был учиться только так, чтобы родители никогда не могли упрекнуть меня в выборе профессии и чтобы сдержать клятву, данную перед плаванием на «Викинге». Кроме того, Неупокоев очень интересовался моими успехами и я не мог допустить, чтобы он был огорчен. К осени состояние его здоровья резко ухудшилось. Он редко вставал с постели, но пристально следил за моими успехами и даже настаивал, чтобы его вызывали в классы, когда я отвечал какое-либо задание.

Я жил на судне, которое стояло у берега бухты напротив памятника Невельскому. На «Дежнев» находился небольшой отряд для охраны. Здесь же жил командир корабля.

Учебные занятия шли успешно. Неупокоев снова привлек к преподаванию отлично знавших свое дело специалистов: инженера-механика Сергея Дмитриевича

ча Величковского, капитана первого ранга Александра Николаевича Пелля, инженера-кораблестроителя Коржа. Даже для такого обязательного в то время предмета, как закон божий, мало интересовавший молодых моряков, Владимир Константинович пригласил не священника, а миссионера из Китая, отца Дамаскина. Этот священнослужитель ни на одном уроке не вспоминал Ветхий и Новый заветы и Евангелие, но обычно рассказывал историю различных религий, при этом получалось, по его выводам, что самая гуманная религия не христианская, а буддийская. Его уроки были настолько интересны и занимательны, что их нередко приходили слушать курсанты младших классов и свободные от занятий преподаватели.

Раза два в неделю жена Неупокоева, Елизавета Ивановна, приглашала нас, человек пять-шесть, в гости к Владимиру Константиновичу.

— Помните, — говорил он, — России необходим хороший торговый флот, а на нем отличные грамотные моряки!

Неупокоеву уже трудно было говорить, но теперь он открыто осуждал самодержавный строй России, возмущался жестокостью властей, расстрелом мирных демонстраций.

Однажды Неупокоев срочно вызвал меня с урока. Я понял, что случилось что-то серьезное.

Неупокоева я застал спокойно лежащим, каким-то отрешенным от мира. Увидев меня, он попытался улыбнуться, а у меня подступил комок к горлу. Неупокоев кивнул на стул рядом с постелью и сказал:

— Я умираю, дорогой мой. Мне жалко так рано оставлять семью, вас, мою молодежь; мне так хотелось как можно больше воспитать хороших моряков для нашего флота.

Я со стесненным сердцем, со слезами на глазах пытался промолвить что-то, но Неупокоев жестом остановил меня и продолжал:

— Смерти я не боюсь. Меня больше волнует другое. Вы знаете, что в Петербурге я и училище слышем крамольными. На мое место Кассо (министр просвещения, крайний реакционер) пришлет обязательно своего ставленника и многое, чего удалось достигнуть, будет поругано и осуждено... Будут насаждать не то, чему я вас учил... Морское дело станет второстепенным, а главным будет преданность самодержавию...

Все это Неупокоев говорил с трудом, часто останавливаясь и задыхаясь. Я видел, что ему трудно говорить, пытался как-то его успокоить, но он продолжал:

— Мне необходимо это сказать вам; вы передадите другим, таким же, как вы. Всех вас я люблю, как своих детей. Жалею, что не смог два последних года заниматься с вами эсперанто... А теперь прощайте, я верю, что вы меня будете помнить. Верю, что станете хорошим моряком и человеком. Я много раз говорил, что вам в будущем не раз придется решать судьбу подчиненных. Помните и никогда не забывайте при этом, что вы и подчиненные вам — прежде всего люди. Жестокость и грубость недостойны человека.

Утром второго марта Владимира Константиновича Неупокоева не стало. Похоронили его на морском кладбище. Тысячи людей пришли провожать Неупокоева в последний путь. Я потерял своего любимого друга, учителя и наставника. Горе мое было беспредельно.

В апреле состоялись выпускные экзамены. Я окончил училище с высокой оценкой. К этому времени старпом Новак и второй помощник Вильчек оставили службу на «Дежнев». Они уже по возрасту и образо-

ванию имели дипломы штурманов малого плавания, их без особых трудностей приняли младшими штурманскими учениками в Добровольный флот.

Командир Фохт решил взять на должность старпома окончившего в 1912 году экстерном мореходку, хорошо знающего парусное дело Роберта Яковлевича Комрова. Раньше он плавал на Балтике. Ему было в то время уже под тридцать. Должность второго помощника капитана хотели предоставить мне, как имевшему хорошую практику на парусных судах.

Но так как мне не исполнилось еще двадцати лет, то начальник торгового порта Таубе, по просьбе Фохта, вынужден был обратиться в Отдел торгового мореплавания с просьбой разрешить мне занять должность второго помощника. Такое разрешение было получено. На должность старшего боцмана приняли пожилого моряка из военно-морского флота, а на должности второго боцмана в моей вахте остался Эриксон, мой соплаватель по «Викингу».

«Дежнев» был зафрахтован геологической экспедицией инженера Чуркина, в задачи которой входило перейти узкий перешеек Камчатского полуострова из залива Корфа в Пенжинскую губу и выйти в район корякского селения Рекинского. Экспедицию Чуркина в залив Корфа должен был доставить один из пароходов Добровольного флота, а снять в Пенжинской губе — «Дежнев».

Подготовка к выходу в море велась энергично. Большой опыт Комрова блестяще сказался на сроках. Курсанты с энтузиазмом взялись за дело. Командир судна Фохт, опасаясь выхода в море с неподготовленным экипажем, заставил нас около двух недель проплавать в заливе Петра Великого. Лишь после этого он принял решение в начале июля следовать по

назначению. Однако Фохт при этом не осмелился идти через пролив Лаперуза, а пошел вдоль Приморского побережья с заходами в залив Владимира, Императорскую (ныне Советскую) гавань, залив Декастри, Николаевск-на-Амуре и только после этого следовать в Пенжинскую губу для приемки экспедиции Чуркина.

Обычно в июне погода в Японском море и Татарском проливе стоит очень тихая, маловетренная. Наше плавание затянулось, и «Дежнев» смог выйти из Николаевска-на-Амуре только в середине июля.

Нерешительность и боязнь открытого моря у капитана доходила до анекдота. Он под всякими предлогами стремился задержаться в пунктах захода. На этой почве у него начали происходить столкновения со старпомом, которого в таких случаях я полностью поддерживал. «Дежнев» мог опоздать с своевременным приходом в Рекинское.

Увы, наши опасения оправдались: «Дежнев» прибыл к месту назначения только во второй половине августа. Так как залив Рекинский неглубок и во время отлива сильно мелеет, судно стало на якорь приблизительно миль за семь-восемь от пункта встречи. Командир поручил мне пойти на восьмивесельном баркасе к берегу встретить экспедицию.

К берегу мы подошли вечером, хотя было светло — на широте Пенжинской губы летом белые ночи. В корякском селении никого не оказалось. Примерно через час из мелкорослого леса вышел старик-коряк и направился к нам.

Мы наблюдали за ним, но не трогались с места, опасаясь его испугать. Приблизившись, старик поднял руку с письмом и закричал: «Вам, вам!». Я взял письмо и вскрыл... Выяснилось, что экспедиция Чуркина

прибыла в Рекинское в начале августа и, прождав безрезультатно две недели, решила возвратиться в залив Корфа, считая, что с нашим учебным судном случилось что-то неладное. Зимовать в Рекинском Чуркин не хотел, а ожидать захода в это отдаленное место какого-либо другого судна было бесполезно — никаких рейсов выше реки Ичи не было.

Так нерешительность и недоверие к экипажу полковника Фохта поставили в тяжелое положение геологическую экспедицию. Примерно через год мы узнали, что на обратном пути несколько участников экспедиции погибло, в том числе и ее начальник инженер Чуркин...

На наш вопрос, где же население Рекинского, старик-коряк на плохом русском языке ответил, что все вернутся, когда он сообщит, что приехали русские. Он рассказал, что лет десять — двенадцать назад в Рекинское зашла японская шхуна. Экипаж ее забрал всю пушнину вплоть до одежды, изнасиловал женщин и сжег почти всю деревню. Коряки с большими трудностями перезимовали, никто им помочь не мог, так как вблизи нет других селений. Их спасли олени. Из шкур коряки соорудили себе жилье и питались только мясом.

Вскоре после того, как старик ушел, из перелеска появились мужчины, а через некоторое время и женщины с детьми. Мы раздали корякам все имеющиеся у нас запасы продовольствия — сахар, конфеты, консервы, соль. В знак благодарности жители наловили для нас в небольшой речонке много кеты и горбуши.

Одно только напугало коряков. По договоренности с Фохтом мы должны были при наступлении сумерек, около десяти часов вечера, пустить несколько

сигнальных ракет разных цветов, что означало бы условно, высадились ли мы в Рекинском и встретили или нет экспедицию. Как только раздался первый выстрел, все население с криком бросилось бежать к лесу. С нами остался только старик, который, по-видимому, решил, что ему все равно пора умирать. Зрелище было подобное тому, которое наблюдал Робинзон, когда дикари слышали первый ружейный выстрел. Но затем, увидев, что ничего особенного не произошло, коряжки возвратились обратно.

На борту «Дежнева» побывали все жители селения. Их поражала каждая мелочь. Мы, как могли, объясняли назначение предметов.

Во время стоянки я, выполняя приказание капитана, определил астрономический пункт на левом мысе залива Рекинский. В дальнейшем мои вычисления проверил начальник гидрографии Восточного океана, они оказались довольно точными. Это незначительное событие сыграло некоторую роль в моей морской службе, о чем я расскажу несколько позже.

Наступил сентябрь. Необходимо было спешить в обратный путь к началу занятий в мореходном училище. Фохт намеревался опять идти через Амурский лиман, что осложнило бы плавание. Старпом Комров при моей поддержке настоял пройти Охотским морем напрямик к проливу Лаперуза. После долгих уговоров Фохт весьма неохотно наконец согласился. Мы благополучно пересекли море и при хорошем попутном ветре, придерживаясь мысов Анива и Крильон, легко прошли пролив Лаперуза и продолжали плавание Японским морем. Когда мы достигли примерно широты залива Владимира и находились на расстоянии 50—60 миль от берега, ветер резко перешел на зюйд-вест, затем на вест, усилившись до семи-восьми баллов.

«Дежнев» держался под штормовыми парусами в бейдевинд правого галса.

До Владивостока оставалось около ста пятидесяти миль.

Ночью, при сильном шквале, нижняя марса-рея, которая несла штормовой марсель, разломалась пополам у бейфута. Заменить ее в условиях сильного ветра и зыби было невозможно. Старпом предлагал держаться по-прежнему на крутом бейдевинде, заменив нижний марсель глухо зарифленным фоком, но командир упрямо твердил, что начался устойчивый северо-западный муссон и нам под парусами во Владивосток не зайти. Он принял решение повернуть на ост, идти в Сангарский пролив и стать на зимовку в японском порту Хакодате. После горячего спора старпом подчинился распоряжению капитана, я же по молодости и горячности заявил, что решение это ошибочно, ветер еще может измениться и мы сможем благополучно прийти в свой порт.

Штормовой попутный вест рьяно погнал «Дежнев» к Сангарскому проливу. Через двое суток мы отдали якорь на рейде Хакодате. Фоxt был доволен благополучным прибытием в порт и оставил без последствий мои пререкания. В душе это был добрый человек, но слабохарактерный, отличный инженер-механик флота, но плохой капитан, тем более парусного судна.

Поставив, по согласованию с японскими портовыми властями, судно на зимовку в Хакодате, Фоxt с курсантами выехал во Владивосток, передав командование Комрову. В помощь ему оставили меня и еще двух курсантов.

Из Владивостока пришли новости — в училище прибыл новый начальник, который уже приступил к искоренению «крамолы» в мореходке. Царский министр

Кассо наконец добрался до нашего училища. Фохт также сообщил, что он отстранен от командования «Дежневым» и от преподавания в училище как отверженный «системы» Неупокоева. Большинство бывших преподавателей тоже по той или иной причине ушли.

В середине февраля 1913 года совершенно неожиданно для нас на борту «Дежнева» появился начальник мореходного училища.

С первых же слов разговор принял оскорбительный характер. Он заявил, что считает своим долгом искоренять и на учебном судне «неупокоевщину», при этом потребовал немедленно убрать из кают-компания портрет Неупокоева.

— Это недопустимое безобразие, — картавя возмущался он, — вместо портрета государя у вас висит портрет революционера!

Комров и я заявили, что, пока мы на судне, никто не дотронется до портрета Неупокоева. Через час начальник училища оставил нас и выехал через Цуругу во Владивосток, предупредив, что мы уволены с судна.

В конце февраля на «Дежнев» прибыл капитан первого ранга в отставке Павел Густавович Тигерстет с приказом принять от Комрова дела и списать нас с судна. Тигерстет при этом сказал, что он глубоко уважает память Неупокоева, но теперь наступили тяжелые времена... Начальник училища поручил ему передать нам, что если мы извинимся за допущенную при встрече с ним грубость и снимем портрет Неупокоева, то он согласен отменить приказ о нашем увольнении.

Не задумываясь ни на минуту, мы решительно отказались.

Тигерстет крепко пожал нам руки и сказал, что он сожалеет о том, что ему не придется служить в дальнейшем с нами. При этом он добавил:

— Вам нелегко будет найти другую работу; во Владивостоке на берегу немало безработных штурманов, но ваш поступок моряки поймут правильно!

Получив расчет, Комров и я выехали через Токио и Цуругу во Владивосток. В начале марта мы были в родном порту.

Фохт порекомендовал мне обратиться к начальнику гидрографической экспедиции генералу М. Е. Жданко, которому он доложил о моих астрономических наблюдениях в заливе Рекинском. При этом, очевидно желая меня как-то подбодрить, Фохт сказал, что Жданко помнит меня по учебному судну «Надежда».

М. Е. Жданко принял меня очень доброжелательно. Разговор состоялся короткий — он не любил терять времени. У него работали человек десять, окончивших нашу мореходку. Жданко подбирал трудолюбивых, дисциплинированных людей и создавал им хорошие условия для работы. Несмотря на молодость, они именовались помощниками начальника экспедиции, носили по три золотые нашивки на рукавах, как старшие помощники на судах торгового флота, и кортик. Жалование эти молодые люди получали весьма приличное, в пределах ста рублей (на «Дежнев» в должности второго помощника капитана я получал всего семьдесят рублей). Вот такую должность мне и предложил Жданко.

Это было очень лестно в моем возрасте и выгодно с материальной точки зрения. Я горячо поблагодарил генерала, но сказал, что принять его предложение не могу, так как Неупокоев настаивал на моем обязательном плавании на судах торгового флота.

В гидрографической же экспедиции постепенно я перейду на береговую работу, поскольку гидрографические партии даже летом заняты описанием побережья Камчатки и Охотского моря.

— Решайте, как находите лучшим для себя, — сказал Жданко. — Если вам не удастся устроиться плавать, вы всегда можете прийти к нам.

— Хочу попробовать попасть в Добровольный флот, — сказал я. — А за внимание еще раз благодарю.

Добровольный флот был создан в 1878 году. В его составе были первоклассные суда, совершавшие регулярные рейсы на Черное море, в порты Японии и Китая, а также в Западную Европу и США. Экипажи состояли из высококвалифицированных специалистов, возглавляли их опытные капитаны.

Через несколько дней меня принял исполняющий обязанности управляющего Добровольного флота М. С. Кузьменко, к которому я пришел с рекомендательным письмом от Фохта. М. С. Кузьменко был из капитанов Доброфлота, среди моряков он слыл требовательным и весьма неприветливым человеком. Большого роста, с черной шевелюрой и по-казацки отвислыми усами, он внешнеюстью очень напоминал известного в свое время английского генерала Китченера.

Я пришел в форме, которую носил на «Дежневев». Он осмотрел меня, из-под усов мелькнула ироническая улыбка. Прочитав письмо Фохта, он спросил:

— А сколько вам лет, молодой человек?

— Почти двадцать один.

— Вы имеете диплом штурмана малого плавания?

— Нет еще, мне исполнится двадцать один год только в июле.

Кузьменко помолчал, потом посмотрел на меня и в каком-то раздумье произнес:

— У нас нет сейчас вакансии штурманского ученика, а кроме того, мы имеем несколько заявлений от судоводителей с дипломами. Но о вас очень хорошо отзываются Жданко и Фохт. Да, кстати, а почему вас и старшего помощника, как его..., не помню...

— Комров, — сказал я.

— Да, да, Комрова, уволили с «Дежнева»? Что там случилось?

— Нас списали с судна за отказ снять портрет Непокоева, висевший в кают-компании. А Владимир Константинович был нашим наставником.

— Да, я знал его лично, замечательный был человек. Ну, что ж, я постараюсь помочь вам. Подождите немного, — он помолчал и добавил, — у вас есть, где пока пожить?

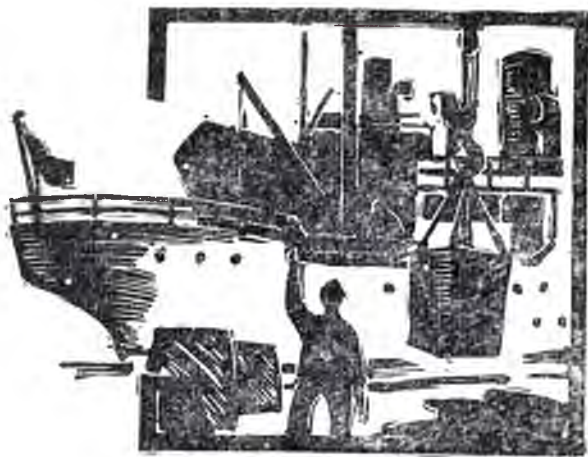
... Нет, но я поеду к родителям, навещу их.

— Хорошо. Тогда напишите на заявлении свой адрес, я извещу вас. До свидания.

Через несколько дней, распрощавшись с друзьями, я отправился к родным, рассчитывая на сбережения после плавания на «Дежневе» прожить с ними все лето.

Но не прошло и пяти дней, как я получил телеграмму: «Немедленно явитесь назначения». Это было для меня настолько невероятным, что я перечитывал телеграмму много раз и с нетерпением ожидал поезда на Владивосток, который ходил тогда один раз в сутки.

Мечта о дальних странах становилась явью. Кузьменко почему-то теперь казался мне уже не генералом Китченером, а Тарасом Бульбой...



ГЛАВА VII

ВСТУПАЮ В ДОБРОВОЛЬНЫЙ ФЛОТ

Второго апреля 1913 года я явился к заведующему наймом и увольнением личного состава Добровольного флота Колмогорову и с нетерпением ожидал от него разъяснения, на каком же судне мне предложат плавать. Но Колмогоров сказал, что ему неизвестно решение Кузьменко и направил меня к нему. Взмолванный, я пошел к кабинету управляющего, опасаясь, что вызван по какому-то недоразумению. Я постучал в дубовую дверь.

— Войдите! — раздался резкий голос.

Кузьменко, верный себе, принял меня холодно. Кивнув на ряд стульев, стоявших у стены, он бросил мне вместо приветствия: «Подождите!» и продолжал что-то писать.

Я остался стоять. Множество самых невероятных предположений промелькнуло в моей голове.

Не отрываясь от работы, Кузьменко спросил:

— Вы знаете капитана «Колымы» Миловзорова?

— Лично не знаю, но много о нем слышал, — ответил я.

Кузьменко промолчал, прекратил писать, позвонил. На звонок явилась секретарша. Он передал ей бумагу и коротко бросил:

— Отпечатайте. — Потом, повернувшись ко мне, — Садитесь.

— Видите ли, «Колыме» предстоит очень ответственный рейс на Камчатку. Капитан Миловзоров попросил увеличить штурманский состав его судна. Я предложил ему выбрать себе штурманского ученика самому из кандидатур по имеющимся у нас заявлениям.

Кузьменко сделал паузу и, пристально посмотрев на меня, добавил:

— Он остановил свой выбор на вас.

У меня от радости захватило дух. О Миловзорове все говорили как об отличном моряке и хорошем человеке.

— Спасибо, — вырвалось у меня.

— Подождите, — Кузьменко сделал нетерпеливый жест, — не торопитесь, на «Колыму» мы вас не пошлем.

Я почувствовал, что бледнею. Неужели вот так просто рухнут все мои надежды.

— Я решил назначить вас на «Рязань». — Кузьменко улыбнулся в казацкие усы, очевидно, мое

состояние было ему понятно. — Надеюсь, вы довольны? А?

— На «Рязань»? Я? Я вам очень благодарен, Михаил Сергеевич, — приподнявшись, выпалил я, — постараюсь оправдать доверие. Спасибо большое.

— Ну, а раз так, отправляйтесь на «Рязань» и счастливого плавания.

Не чувствуя под собой ног, бормоча слова благодарности, я выскочил из кабинета и, не разбирая дороги, побежал в порт.

Пароход «Рязань» был одним из трех грузо-пассажирских судов Добровольного флота, которые обслуживали экспрессную линию Владивосток — Нагасаки — Шанхай. Два других, несколько меньшего тоннажа «Симбирск» и «Пенза», стояли на линии Владивосток — Цуруга.

Я подошел к пароходу и поднялся по трапу. Доложил старшему помощнику. Тот сообщил: вечером уходим в рейс.

Ровно в восемь вечера «Рязань» вышла в море.

Плавание на «Рязани» в Японию и Китай в летнее время было легким и интересным. По своей скромной должности младшего штурманского ученика я не был особенно загружен работой. В сутки я нес самостоятельную вахту всего четыре часа (два часа за старпома и два часа за ревизора — так в Добровольном флоте называли второго помощника капитана). В кают-компании меня приняли очень хорошо, радушно. Все там знали историю моего увольнения с «Дежнева» и мой поступок одобряли. Старпом Сергей Сергеевич Шубин, стармех Константин Иванович Новицкий и ревизор Николай Алексеевич Пережогин отнеслись ко мне внимательно и этим по сути дела задали тон всем остальным.

Не нравился, как и всем служившим на «Рязани», капитан парохода Петр Павлович Аузен. Это был коренастый человек с рыжей шевелюрой и такого же цвета подстриженными усами. Невежественный, грубый со всеми, включая старшего механика Новицкого и старпома Шубина, пожилых людей, отличных специалистов, много лет проплававших на судах Добровольного флота.

Нелюдимый и мрачный, он никогда не спускался в кают-компанию, еду ему подавали в каюту. Он не считал нужным знать и называть штурманов и механиков по имени-отчеству, как это было принято на флоте. Исключение делалось только для старпома и стармеха. К остальным капитан обращался обычно: «Эй, вы там!»

Всех в кают-компании удивляло, как могло случиться, что одно из лучших на Дальнем Востоке судов было поручено такому человеку. Особенно боялась Аузена палубная команда, состоявшая из уже не молодых людей, имевших за плечами по десять — пятнадцать лет флотской службы. За пустяковый проступок, без всякого объяснения, Аузен мог списать отличного рулевого или матроса на берег.

Меня, как самого младшего члена командного состава, он просто не замечал и даже не отвечал на приветствия. С пассажирами избегал встречаться, что было особенно необычно, так как на грузо-пассажирских судах было принято, чтобы капитан не только был с пассажирами приветлив и вежлив, но и оказывал им внимание.

В июле 1913 года мне исполнилось двадцать один год и вскоре я получил диплом штурмана малого плавания. При хорошей аттестации можно было рассчитывать через некоторое время на небольшое

повышение, то есть перевод на должность старшего штурманского ученика.

На «Рязани» я проплавал год, побывал в Японии и Китае. Мне разрешалось, сколько душе угодно, днем и ночью заниматься астрономическими наблюдениями. Судовую, пассажирскую и грузовую отчетность я освоил быстро; старпом и ревизор, ведавшие этим, были вполне довольны. Возможно, я проплавал бы еще долгое время на этом судне, но случилось незначительное происшествие, которое сразу изменило мою судьбу.

Пароход стоял под разгрузкой чая у причалов Эгершельда во Владивостоке. Работа заканчивалась. На берег выгружались последние подъемы с чаем. Обычно после разгрузки судно переходило к пассажирскому причалу, расположенному напротив конторы Доброфлота. Стоял полный штиль. Я находился на мостике, проверяя вместе с матросом рулевое управление, исправность машинного телеграфа, сигнализации, парового гудка и т. д. На корме вторая вахта готовила швартовные устройства и лебедки для отхода. Во главе вахты был старший матрос, пожилой опытный моряк. Ревизор, который по положению во время швартовки обязан также быть на юте, задержался у себя с оформлением документов по сдаче груза.

Старший матрос принял самостоятельное решение убрать кормовые швартовы для полной готовности к отходу. Как только они были отданы, корма начала медленно отходить от причала. В это время на берег подавался последний подъем чая. Отводной не разглядел просвет между пирсом и бортом и опустил целый подъем в воду. Одно место чая вывалилось из сетки и затонуло (чай был кирпичный, тяжелый).

Ревизор Пережогин немедленно доложил о случив-

шесся капитану. Аузен быстро поднялся на мостик и, увидев меня, грозно закричал:

— Почему вы отдали кормовые швартовы? Кто вам позволил?

— Я не отдавал такого приказа, — резко ответил я.

— Ах вот как, вы еще грубите! — капитан стал спускаться с мостика. Встретившийся ему на пути Пережогин доложил, что швартовы отданы по неосторожности старшим матросом. Аузен ничего больше не сказал и ушел. Как я узнал позднее, он сообщил Кузьменко, что по моей вине утоплено одно место чая на Эгершельде. Вернувшись на пароход, Аузен вызвал меня к себе. Когда я вошел, он сидел за столом и листал какие-то бумаги.

— Явились, очень хорошо. Я был у управляющего и просил списать вас с судна.

— За что, Петр Павлович, в чем же моя вина? — оторопело спросил я.

— Мне виднее, здесь я капитан и никому не позволю самовольничать, — голос его перешел на крик, — слышите, никому! А теперь ступайте.

Прежде чем отправиться к управляющему, я спустился в кают-компанию, где в это время за ужином находился весь командный состав, и рассказал о распоряжении капитана. Старпом Шубин и ревизор Пережогин, выругавшись по адресу Аузена, посоветовали мне не волноваться и пошли к капитану, чтобы добиться отмены столь несправедливого решения. Вернувшись через несколько минут, Шубин сказал:

— Придется вам сходить к Кузьменко и рассказать, как было дело. Постарайтесь спокойно объяснить ему вашу непричастность к потере груза. Эта скотина (Шубин указал пальцем вверх, где помещалась каюта капитана) не стал с нами разговаривать.

Наскоро поужинав, вернее с трудом проглотив несколько кусков, я побегал в контору.

Явившись к Кузьменко, я понял по его виду, что ничего хорошего мне этот прием не предвещает. Сурово глядя на меня, Кузьменко потребовал:

— Расскажите, как был утоплен чай. Аузен сообщил, что это произошло по вашей вине и требует списать вас с «Рязани».

Понимая, что от моего объяснения в какой-то мере зависит вся моя дальнейшая служба, я рассказал, сдерживая волнение и возмущение несправедливым обвинением, как произошла потеря груза. Кузьменко внимательно выслушал меня, задал еще несколько вопросов, затем стал писать какую-то записку. По его хмурому виду я не мог решить, удовлетворило ли его мое объяснение или он больше поверил капитану. Написав записку, Кузьменко сложил ее вдвое и сказал:

— Пройдите к Колмогорову.

Теперь у меня уже не осталось сомнения — управляющий решил списать меня с «Рязани»! Ничего не сказав ему, с тяжелым чувством, я пошел к заведующему наймом и увольнением. Подав ему сложенную записку, я стоял перед ним с опущенной головой, проклиная несправедливость «власть имущих».

Колмогоров прочитал записку и, блеснув очками с толстыми стеклами, дружелюбно сказал:

— Ну что ж, поздравляю! Но вам надо спешить — отход «Сишана» назначен на завтра.

— А причем тут «Сишан»?

— Как причем, — ответил Колмогоров, — разве вы не читали распоряжения управляющего?

— Нет, не читал, — ответил я.

— Вот чудак! Вас назначили исполняющим обязан-

ности третьего помощника капитана на пароход «Сишан».

Я бросился к Колмогорову, вырвал из рук записку и действительно прочитал о повышении меня в должности до старшего штурманского ученика и назначении на «Сишан».

Когда я рассказал Колмогорову, как все произошло, он засмеялся и проговорил:

— Вам повезло. Кузьменко терпеть не может Аузену и он это сделал ему назло, чтобы подчеркнуть свое неуважение.

Получив от Колмогорова приказ о списании меня с «Рязани» в связи с переходом на «Сишан», я помчался на судно. В кают-компании все вопросительно уставились на меня. Весь сияющий, я закричал:

— Не знаю, как мне отблагодарить Аузену! Он просто замечательный человек!

Все буквально разинули рты от удивления:

— Расскажи толком, что произошло?

Я показал распоряжение конторы. Присутствующие повскакали с мест и чуть не закричали «ура!» Шубин обнял меня и взволнованно произнес:

— Есть правда на свете, идите к Аузену и вручите ему распоряжение.

— Нет, Сергей Сергеевич, я не хочу его больше видеть. Разрешите получить мне перевод на другое судно только от вас.

— Тогда я сам ему обо всем доложу. Мне хочется видеть его физиономию, когда он узнает такую новость, может, на радость всем лопнет от злости.

На другой день, 13 апреля 1914 года, рано утром я перебрался на стоявший поблизости пароход «Сишан». Судно готовилось в рейс в Ханькоу за чаем. На

«Сишан» одновременно со мной был назначен капитаном Павел Георгиевич Миловзоров.

Миловзорову в ту пору было не больше тридцати шести лет. Несмотря на молодость (для капитана тогда это безусловно была молодость), он уже пять лет командовал судами. Пароход «Нева» совершил рейс под его командованием из Владивостока в Австралию, несколько лет он плавал на лоцманском судне «Камчадал». В 1912 году перегнал из Петербурга во Владивосток один из пароходов Доброфлота, специально построенного на Невском заводе для обслуживания Дальневосточного края. На «Сишан» Миловзоров пришел с парохода «Колыма», поставленного на ремонт перед рейсами в Арктику. Павел Георгиевич пользовался среди моряков репутацией энергичного и знающего судоводителя, с большим тактом поддерживающего порядок и дисциплину на вверенных ему судах. Я был рад встрече с Миловзоровым еще и потому, что он являлся косвенным виновником моего поступления на службу в Доброфлот.

Вечером пароход вышел в Китай.

Едва «Сишан» миновал залив Петра Великого, как судно окружила плотная завеса тумана. Миловзоров, старший помощник и я стояли на мостике словно висевшего в воздухе парохода.

— Александр Павлович, — обратился ко мне капитан, — вам пришлось нести самостоятельную вахту в таком молоке?

— Откровенно говоря, не приходилось, слишком сложная обстановка.

— Да, сложная, но страшного ничего нет. Правда, многие осторожные капитаны в такую погоду станут где-нибудь на якорь, отстояться. По-моему, это не выход. Я думаю, что если на судне исправная вахта, зор-

ко наблюдает впередсмотрящий, приняты все меры против столкновения, правильно держат курс, дают туманные сигналы, а также несут положенные огни, никакого риска нет. И вообще, опасности чаще всего вызывают люди, которые или не знают своих обязанностей, или соблюдают их небрежно.

— Да, но ведь бывают иногда разные случайности?

— Бывают, но у настоящих моряков они сведены до минимума. Хороший судоводитель учтет все — и глубины, и интенсивность плавания других судов в данном районе, и даже, если хотите, время года, то есть вероятность встречи с рыбаками.

Да, это был действительно настоящий мореход. А ведь, кроме магнитного компаса, механического лага да лота, никаких навигационных инструментов в то время не было.

Рейс «Сишана» в Ханькоу прошел отлично.

Сдав груз, мы легли на обратный курс. Горизонт был необыкновенно чист, яркие звезды горели в высоком небе. Несмотря на наличие точных ориентиров, Миловзоров приказал все время производить наблюдения по звездам. Он говорил:

— Астрономические наблюдения не только уточняют место судна, но и, что, пожалуй, самое главное, они должны войти вам в привычку, стать вашим увлечением.

По возвращении во Владивосток Миловзоров вернулся на «Колыму». Предстоял тяжелый арктический рейс.

Я с сожалением простился с ним, так как у него даже за такой короткий рейс сумел очень многому научиться...

Капитаном «Сишана» был назначен Мартын Петрович Битте.

Приступив к командованию «Сишаном», Битте начал готовить его для рейса в устье реки Лены. Почему Доброфлот остановил свой выбор на этом судне, трудно понять. «Сишан», построенный в 1886 году, обладал неособенно прочным корпусом. Судно было килевое, глубокосидящее, что затрудняло его плавание в береговых мелководных разводах вдоль Чукотского побережья.

Пароход «Сишан» поставили на ремонт в мастерских Доброфлота. После отбивки ржавчины и окраски корпуса в трюмах для прочности установили распоры из толстых бревен, что, однако, значительно снизило вместимость судна.

Капитан Битте опросил весь командный состав, в том числе и меня, желаем ли мы принять участие в первом рейсе на реку Лену, предупредив при этом, что не исключена зимовка судна во льдах Арктики. Разумеется, мы согласились, так как участвовать в таком рейсе каждый считал честью. «Сишан» переименовали в «Лену» и на его борту появилось это волновавшее нас в то время слово: еще свежи в памяти были события ленского расстрела.

В июне из Петербурга поступило распоряжение приостановить погрузку, а еще через несколько дней капитан Битте сообщил, что арктический рейс отменен. Это было за два месяца до начала мировой войны, по-видимому, правление Добровольного флота отменило этот сложный рейс именно поэтому.

Пароходу вернули прежнее название, выгрузили на берег снабженческие грузы, убрали из трюмов деревянные распоры, и «Сишан» пошел в японский порт Каратсу за каменным углем для Владивостока. Рейс был выполнен за короткий срок и тут среди моряков пронесся слух, а затем это подтвердили в конторе Доб-

рофлота, что пароход «Симферополь» с полным грузом для Охотского побережья и Гижиги, с большим количеством пассажиров на борту, терпит бедствие, наскочив на рифы острова Уруп (Курильские острова) и капитан Сергей Васильевич Кандараки просит срочной помощи.

Во Владивостоке, кроме «Сишана», свободных судов не было. Нам приказали немедленно готовиться к выходу на помощь «Симферополю». По неизвестной мне причине капитан Битте срочно сдал «Сишан» Герману Мартыновичу Гросбергу, одному из замечательных дальневосточных капитанов.

Как только на «Сишан» погрузили необходимое снаряжение, уголь и аварийно-спасательное имущество, Гросберг вышел из Владивостока, несмотря на то, что была темная туманная ночь, и полным ходом направился через Сангарский пролив к «Симферополю». В море эти суда поддерживали постоянную радиосвязь. Капитан Кандараки сообщил, что судно плотно сидит на плоских рифах и имеет незначительную течь, с которой легко справляются судовые отливные средства. Погода стоит тихая. «Симферополь» не испытывает сильных ударов от зыби. Все попытки самостоятельно сняться с камней безрезультатны.

Несколько позднее, в то время, когда «Сишан» подходил к Сангарскому проливу, Кандараки радировал, что ему предлагает помощь японский крейсер, но он отказался, рассчитывая на наш приход. Не считаясь с плохой видимостью, Гросберг продолжал идти полным ходом. Наблюдая за его действиями, я вспоминал слова Миловзорова. В исключительно трудной обстановке мы миновали Сангарский пролив.

Смелость, решительность и опыт Гросберга привлекали к нему. Это был немногословный человек,

способный сутками не покидать мостик. Он всячески поощрял инициативу своих помощников, являясь полной противоположностью капитану Аузену. Его авторитет, безупречная порядочность во всех отношениях были широко известны на Дальнем Востоке не только среди моряков, но и среди тех жителей края, которые плавали с ним в качестве пассажиров.

В те времена, когда грубость и бесцеремонность по отношению к матросам и кочегарам считались нормальным явлением, Гросберг не допускал произвола со стороны командного состава и сам служил примером гуманного отношения к подчиненным.

Гросберг хорошо знал по совместному плаванью своих помощников: старпома Линде и ревизора Николаева. Я же был для него молодым судоводителем. В таких случаях капитаны обычно долго присматриваются, не доверяют, подвергают длительной проверке. Чаще всего такое отношение убивает у молодого судоводителя необходимые ему в критические минуты инициативу и решительность, порождает боязнь ошибиться, получить оскорбительный капитанский окрик. Мне нравилось отношение Гросберга ко мне, начинающему штурману. Поднявшись на мостик во время моей первой ходовой вахты, он просто сказал:

— Миловзоров и Битте хорошо отзывались о вас. Я привык доверять своим помощникам. Если на вашей вахте случится что-нибудь, грозящее судну бедой, и если нет возможности быстро предупредить меня, принимайте смело и решительно меры, чтобы предотвратить аварию. Можете давать любой ход, изменять курс, словом, все, что найдете нужным при сложившихся обстоятельствах, а затем уже извещайте меня.

Каждый молодой судоводитель поймет, как это было мной воспринято, как повысило у меня чувство от-

ветственности. Стоя на вахте в море при плохой видимости, я старался не допустить ни малейшего промаха, зная, что мне доверена безопасность людей и судна. Я чувствовал себя действительно хозяином положения. В этом плавании, на подходе к Сангарскому проливу, в густом тумане, слева по носу, на близком расстоянии, я и впередсмотрящий слышали шум прибоя, а затем вскоре мы обнаружили и пенящийся бурун у песчаного берега. Гросберг только что спустился с мостика, предупредив меня, что по счислению мы подходим к проливу. Хотя курс был проложен на середину входа в пролив, по-видимому, теплое течение, идущее вдоль западного побережья Японии с юга на север, снесло «Сишан» влево. Медлить было нельзя, судно шло полным ходом. Я приказал положить руль право на борт и дал полный ход назад. Почти одновременно с этим на мостик спокойно поднялся Гросберг (я не успел известить его — он услышал звон машинного телеграфа и тотчас же вернулся). По левому борту ясно был виден берег. Капитан внимательно посмотрел вокруг и сказал:

— Сделали правильно. Как только судно погасит инерцию, измерьте глубину.

— Есть, — ответил я.

Бросили лот, глубина оказалась значительной.

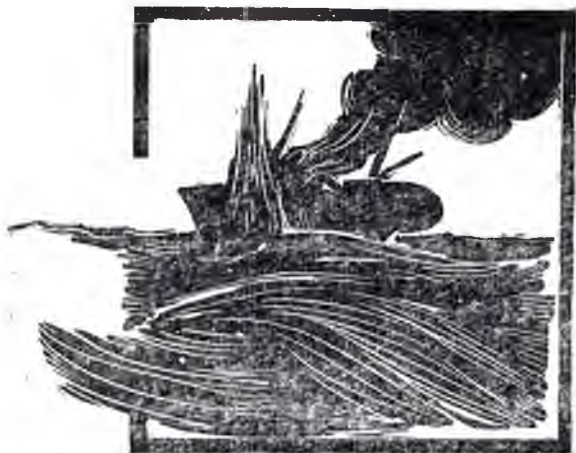
— Вот и отлично, теперь смело пойдем дальше. Не стесняйтесь, действуйте решительней. Будьте осторожны, здесь много встречных судов и рыбаков.

Такая выдержка и хладнокровие мне очень импонировали, хотелось и самому быть таким же. Я невольно вспоминал подобные случаи на «Рязани», когда помощников капитана сковывали окрики и грубость Лузена и сам он нервничал, метался по мостику, отдавая бестолковые и иногда противоречивые приказания.

Сангарский пролив прошли благополучно. Погода при выходе в Тихий океан прояснилась. «Сишан» продолжал идти полным ходом, проходя за вахту пятьдесят миль. На судне все было подготовлено для подачи и крепления буксирных тросов. И вот, когда оставалось каких-то семьдесят миль, капитан Кандараки сообщил нам, что благодаря увеличившейся мертвой зыби «Симферополь» удачно сошел с рифов и своим ходом идет в Хакодате на ремонт. Учитывая большие повреждения днища, Кандараки все же просил Гросберга сопровождать его до этого порта. Вскоре суда встретились. Посоветовавшись, капитаны решили перевести всех пассажиров «Симферополя» на «Сишан».

В Хакодате Гросберга и Кандараки ждало распоряжение о переброске груза с «Симферополя» на «Сишан», который должен доставить их по назначению. С помощью портовых грузчиков такая перевалка отняла двое суток. Пополнив запасы, мы вышли в море.

«Сишан» отлично выполнил рейс в Гижигу и на Охотское побережье и возвращался во Владивосток. На подходе к проливу Лаперуза мы получили сообщение о начавшейся войне с Германией и Австро-Венгрией.



ГЛАВА VIII

ВОЙНА

Во Владивостоке царило необычное оживление, толпы людей ходили с флагами и портретами императора, кричали «ура», пели «Боже, царя храни».

Было бы неточно сказать, что начавшаяся война была непопулярна среди населения Дальнего Востока, в частности среди молодежи, принадлежащей к средним слоям населения. В кают-компаниях на судах горячо обсуждались причины войны, решение русского правительства защищать Сербию от наглого нападения

на нее австрийцев. Нередко, если кто-либо из пожилых людей говорил о трудностях предстоящей тяжелой и кровопролитной войны, молодежь энергично нападала на пессимиста, обвиняя его в отсутствии патриотизма. Большинство людей, включая военных, с которыми нам так или иначе приходилось встречаться, было совершенно уверено в том, что Россия, Франция, Англия и Сербия разгромят за восемь — двенадцать месяцев центральные державы, хотя они и признавали, что борьба будет нелегкой и потребует больших жертв. Немало молодежи, окончившей мореходку, пошло в армию добровольцами. На улицах замелькали золотые погоны прапорщиков и косынки медицинских сестер — это стало модой.

До нас доходили слухи о забастовках рабочих Питера. Эти выступления осуждались, многие говорили, что это, дескать, дело рук немцев, их шпионов. Молодежь, охваченная ложнопатриотическим шовинистическим угаром, стремилась принять участие в войне. Кое-где были разгромлены лавки немцев, что тоже считалось проявлением патриотизма.

В сентябре «Сишан» вторично сделал рейс на Камчатку и возвратился во Владивосток. Как это было принято, Гросберг отправился к управляющему с докладом. Возвратился он через несколько часов, к началу ужина на судне, расстроенный. Заняв свое место за столом, Гросберг что-то невнятно бормотал в ответ на наши вопросы, повторяя свое любимое ругательство «чертова два», изредка недовольно поглядывая в мою сторону. Вскоре всем в кают-компании стало ясно, что «старик» расстроен из-за меня. Я перебирал в памяти весь прошедший рейс и не мог вспомнить, чем я мог провиниться или в чем подвести капитана. Закончив ужин, отодвинув тарелку, Гросберг сказал:

— Нам, Александр Павлович, придется с вами расстаться.

Я почувствовал, что бледнею. Проплавав на «Сишане» около семи месяцев, я считал, что нес службу безукоризненно. На мой вопросительный взгляд Гросберг проворчал:

— Да не вы в этом виноваты, виноват я сам! Когда я вошел в кабинет управляющего, у него сидел какой-то важный господин с бородищей, как у адмирала Макарова. Я не обратил на него особого внимания. Думаю, делец какой-нибудь, их сейчас немало развелось. Доложил кратко о выполнении рейса и черт меня дернул похвалить при этом вас, своего третьего помощника. А этот «делец» неожиданно засмеялся и говорит управляющему: «Ну вот мы и нашли с вами подходящую кандидатуру ко мне на «Сучан». А барин, видно, петербургский, с весом... Управляющий подумал и говорит: «Бочек подойдет вам, Глеб Викторович», — и, обращаясь, ко мне: — «Придется вам, Герман Мартынович, отдать своего третьего помощника. Вы знаете, что рейс «Сучана» далекий, в Англию, капитану Анастасьеву необходимо дать хороший состав».

Я попытался протестовать, даже погорячился, сказав, что плавать на Дальнем Востоке не легче. Но управляющий не стал меня слушать и приказал перевести вас завтра на «Сучан». В другой раз умнее буду! — и неожиданно Гросберг закончил: — Ну, конечно, вы обрадовались, — наш старенький «Сишан» не чета «Сучану», да еще такой далекий рейс...

Я что-то пробормотал в свое оправдание, дескать, каждому молодому человеку сейчас хочется быть поближе к войне. Но Гросберг не стал слушать меня, с сердцем захлопнул портсигар и поднялся к себе

в каюту. Все в кают-компании начали меня поздравлять с таким назначением и говорить «вам здорово повезло». Так по наивности и молодости думал тогда и я.

Пароход «Сучан (бывшая «Специя») был одним из трех крупных немецких судов (его грузоподъемность около семи тысяч тонн), захваченных в наших дальневосточных портах в начале войны. Он раньше принадлежал судоходной компании «Гамбург Америкен Линии». Вот на таком судне мне и предстояло вступить на дороги войны...

Через несколько дней я распростился с друзьями и явился на «Сучан», стоявший под погрузкой военных материалов, в основном старых разряженных мин. Судно ошвартовалось в Гнилом углу на рейде, груз подавался баржами.

Так как плавание предстояло далекое и небезопасное, я, с разрешения капитана, выехал на сутки к родным, которые по-прежнему жили на станции Евгеньевка. Отец, старый солдат, дослужившийся до «высокого» звания фельдфебеля еще при Александре Третьем, был полон воинственного задора, уверял, что наша армия через три-четыре месяца наголову разгромит Вильгельма, возьмет Берлин, открыто радовался, что его сын должен участвовать в войне за веру, царя и отечество. Младший брат, учившийся в реальном училище, больше завидовал тому, что я увижу новые интересные страны. Только мать, как всякая мать, всплакнула, обнимая меня на прощанье. Как ни тяжело мне было расставаться с родными и близкими, но надо торопиться: «Сучан» заканчивал погрузку, а мне, как штурману, предстояла большая работа по подбору на рейс мореходных пособий, следовало привести все навигационное хозяйство в полный порядок...

10 октября 1914 года «Сучан» вышел в рейс на Англию. Позади остались моя юность, друзья и все, что было мило моему сердцу, впереди — тревожная и знакомая только по книгам война, которая представлялась мне далеко не такой уж страшной.

Неожиданно Япония объявила войну Германии и осадила Циндао, форпост немцев на Востоке. Немецкие крейсера бежали к берегам Южной Америки и только «Эмден» оставался в Индийском океане, пока австралийский линкор «Сидней» не настиг его у Кокосовых островов и не накрыл огнем дальнобойной артиллерии. Горящий «Эмден», спасая свой экипаж, выбросился на берег.

Капитан считал, что «Сучану» предстоит безопасное плавание по меньшей мере до выхода из Средиземного моря в Атлантику. Глеб Викторович Анастасьев, капитан первого ранга в отставке, был прислан на Дальний Восток из Петербурга. Что побудило его во время войны пойти капитаном на торговое судно — мы не знали. Это был очень образованный человек, прекрасно знающий морские науки, отлично владеющий английским и французским языками, с изящными манерами... Словом, это был человек не только эрудированный, но и светский. Говорили, что у него большие связи в столице. Несмотря на это, держался он со всеми очень просто.

Старпом и второй помощник капитана были переведены с находившихся во Владивостоке судов Черноморской конторы. Это заставляло меня вначале держаться несколько отчужденно, так как было принято считать, что суда, приписанные к Черному морю, укомплектовывались по особому подбору, главным образом, по протекции начальства. Но вскоре мои опасения рассеялись. Как и капитан, они оказались очень

хорошими людьми и отлично знали свое дело. Судовые механики были дальневосточниками. Стармех, один из наиболее квалифицированных специалистов, знал английский и немецкий языки, что впоследствии принесло ему, к сожалению, большие неприятности. Команду «Сучана» подбирали с разных судов, поэтому нужно было время, пока люди привыкнут и узнают друг друга.

Жизнь на судне шла своим чередом. Однообразно проходила вахта за вахтой, погода благоприятствовала нашему рейсу, и «Сучан» ежедневно проходил по двести сорок — двести пятьдесят миль.

У всех только и было разговоров, что о войне. Радист изредка «ухватывал» отдельные сообщения с Восточного фронта. И если там все было более или менее хорошо, то на западе дела шли хуже, но нас это как-то мало беспокоило. Мы считали, что это временные неудачи наших союзников французов и англичан и все выправит наша русская армия, когда будет полностью отобилизована и развернется во всю богатырскую, как писали газеты, мощь. В конечной победе никто не сомневался. Но как-то капитан, бросивший мимоходом, что у русского главнокомандующего великого князя Николая Николаевича есть только одна положительная черта — «он здорово не любит немцев как своих, так и заграничных»... на наши вопросы о победе, обронил: посмотрим. Уже были известны имена генералов Брусилова, Рузского, на них возлагались большие надежды, их расхваливали на все лады. О том, что нашей армии не хватало оружия и снарядов, мы в то время ничего еще не знали и, конечно, ничего не подозревали о предательстве военного министра Сухомлинова, полковника Мясоедова, германофильского окружения царицы Александры.

Разнообразие в плавание внес заход в Гонконг. Еще до входа в порт лоцман-англичанин принес грудку газет, на которые с жадностью набросились те, кто мог их читать, и, в первую очередь, стармех. Позднее выяснилось, что он не только их прочитал, но и аккуратно выписал сведения, где и когда немцы потопили торговые суда союзников или нейтральных стран. В дальнейшем он при каждом новом заходе (остров Цейлон, Суэц, Порт-Санд) проделывал эту работу и делился сведениями не только в кают-компании, но и в машинном отделении. В результате этого среди многих членов машинной команды начались панические разговоры о рейдерах, крейсерах и о том, что нас обязательно потопят.

В Гонконге я впервые встретился с Дмитрием Афанасьевичем Лухмановым, выполнявшим в этом порту обязанности агента Доброфлота. Капитан Анастасьев, сходя на берег для оформления прихода судна, взял меня с собой. Роль моя при встрече капитана с агентом выглядела весьма скромно: Анастасьев галантно представил меня Лухманову, а затем, разговорившись, они вскоре оба забыли о моем существовании. Прислушиваясь к беседе этих двух умных людей с большим жизненным опытом, я понял по некоторым намекам, что дела наши на фронте неважные, главнокомандующий Николай Николаевич — тупой солдафон и Суворова или Кутузова из него не получится.

Лухманов произвел на меня сильное впечатление. Расстались мы очень тепло.

Стоянка «Сучана» в Гонконге была кратковременной, хотя стармех всячески пытался затянуть ее из-за какого-то ремонта вспомогательных механизмов. Однако капитан приказал выйти в море.

«Сучан», пополнив запасы и получив инструкцию

для плавания в Южно-Китайское море и Индийском океане, продолжал рейс.

Плавание тропиками в это время года всегда спокойно, у нас оно было таким до Суэца. В порту Суэца на «Сучан» вместе с лоцманом прибыли представители командования союзных войск, охраняющих Суэцкий канал, и предложили капитану обложить мешками с песком командный мостик и полубак по правому борту в районе брашпиля, так как иногда турки обстреливают проходящие пароходы.

Вечером в районе Исмаилии решено было стать на якорь. По носу «Сучана» стоял английский легкий крейсер «Клио», а по корме какой-то французский военный корабль. В быстро наступающих сумерках обе эти серые громады, выделявшиеся на фоне коричневых склонов берега, казалось, надежно защищали наше судно. Неожиданно силуэты кораблей словно осветились изнутри. Блеснули вспышки артиллерийских залпов. По воде прокатился гул. Мы высыпали на палубу и увидели, что на берегу яркими точками вспыхивают выстрелы.

— Да это турки! — произнес кто-то рядом.

И действительно, цепи турецкой пехоты, рассыпавшись по холмам, вели огонь по стоящим у берега кораблям союзников.

— Вот те и на, окрестили нас мусульмане!

Над стоящими на палубе, посвистывая, пролетали пули.

Было видно, как на берегу на турецкие цепи пошли в атаку охранявшие канал австралийские и индийские части.

Мне не верилось, что то, что мы видели, и есть война. Далеко, среди разрывов, мелькали малюсенькие фигурки солдат. Корабли посылали туда тонны метал-

ла. Все это напоминало скорее какой-то фильм, а не сражение и никак не укладывалось в голове, что там, на берегу, гибнут люди, льется кровь, что идет война.

Ночью наступила тишина, только изредка где-то за черными далекими холмами, как отблески зарниц, вспыхивали малиновые блики.

К утру все уже было спокойно. «Сучан» снялся с якоря и продолжал рейс.

Средиземное море прошли без происшествий. Для получения необходимых инструкций «Сучан» был вынужден зайти в Гибралтар. Этим обстоятельством воспользовался стармех. Он заявил капитану, что главной машине требуется неотложный профилактический ремонт. И действительно, за последний переход от Порт-Саида скорость «Сучана» упала с десяти узлов до шести-семи. После горячего спора капитан разрешил заняться ремонтом, но чтобы он был закончен на шестые-седьмые сутки. Прошла неделя, ремонт затягивался. Стармех каждую ночь продолжал вычитывать из газет факты потопления судов, распространяя эти сведения на судне. Наконец, после десятидневной стоянки в Гибралтаре, капитан вызвал к себе стармеха для объяснения. Механик вошел бледный и какой-то отрешенный от жизни. Капитан спросил:

— Скажите точно, когда же будет готова машина?

— Не могу сказать, работы еще много. А время неспокойное.

Анастасьев постучал пальцем по столу и отдельно произнес:

— Предупреждаю, если машина не будет готова к плаванию завтра, я буду вынужден списать вас на берег, — и добавил, — за трусость.

— Ах так! Тогда я сам ухожу с парохода! Сейчас

же ухожу, — истерически выкрикнул механик и вышел из каюты.

Через час стармех и десять человек команды, подавшихся его паническому настроению, съехали на берег. Портовые власти предлагали арестовать дезертиров и вернуть их на судно, но Анастасьев на это только махнул рукой.

В конце апреля в теплый солнечный день, будучи уже в Ливерпуле, мы наблюдали выход из порта океанского лайнера «Лузитания». Белоснежный гигант медленно выводили из гавани четыре буксира. На причалах играла музыка. Большая толпа людей провожала в Америку своих близких. Мы с восхищением смотрели на этот огромный пароход и каждый думал, наступит ли такое время, когда и Россия будет иметь такие суда.

Но 7 мая весь мир облетела грустная весть: у южного побережья Ирландии, на обратном пути из США немецкой подводной лодкой «U-20» была потоплена «Лузитания», погибло около тысячи двухсот человек.

Среди нашей команды начались горячие споры. Некоторые доказывали, что командир лодки поступил по всем правилам, так как судно было неприятельское, находилось в запрещенной зоне, да и, кроме всего, числилось в списках адмиралтейства как вспомогательный крейсер. Хоть это и жестоко, но все-таки атаковать его было нужно.

Другие, и таких было большинство, утверждали, что «Лузитания», прежде всего, судно пассажирское и торпедирование его не только бесчеловечно, но и противоречит всем законам войны.

Конец спорам положило прибытие судов с места трагедии. Мы видели, как по трапам спускались оставшиеся в живых пассажиры и члены экипажа. Вид их

был ужасен. Мне хорошо запомнилась одна молодая, но совершенно седая женщина с забинтованной рукой. На ней было когда-то роскошное, а теперь висящее лохмотьями, перепачканное платье. Блуждающим, почти бессмысленным взглядом она смотрела на окружающих и нервно вздрагивала при малейшем шуме.

Обожженные, обгоревшие, израненные люди. Мы все были потрясены, поняли, что война — это прежде всего страшное горе для народов воюющих стран, бедствие для всего человечества. По «правилам» или нет действовал командир немецкой лодки, но он поступил как убийца и никакого оправдания ему быть не могло...

Через некоторое время на «Сучан» явился капитан парохода «Воронеж» контр-адмирал в отставке Орановский. Правление Доброфлота поручило ему провести следствие по поводу ухода с нашего судна стармеха и десяти членов машинной команды. Мне, как единственному свидетелю сцены, происходившей между капитаном и стармехом, пришлось давать свидетельские показания.

К моему удивлению, Анастасьев не пытался опорочить стармеха. В своих показаниях он ссылался на то, что стармех потерял над собой контроль и вообще люди с такими нервами бесполезны на море во время опасности. Во всяком случае показания капитана мне казались великодушными, он не только не требовал наказания для лиц, оставивших судно в иностранном порту во время войны, но, как мне показалось, даже в чем-то их оправдывал.

В мае 1915 года «Сучан» принял полный груз военного снабжения для армии и, покинув Ливерпуль, лег курсом на север. Опасную стомильную зону вдоль западных берегов Англии мы прошли под охраной бри-

танских сторожевых судов. К северу от Шотландских островов «Сучан» следовал самостоятельно. В середине июня, обогнув Скандинавию, мы успешно преодолели льды Белого моря и с открытием навигации первыми пришли в Архангельск.

На Севере отношение к войне было далеко не такое, как у нас, на Дальнем Востоке. Почти год шла война, русские отступали, австрийцам были отданы Галиция и Прикарпатская Русь, о завоевании которых в свое время громко кричали газеты.

Бурные заседания Думы, где разоблачались неподготовленность к войне России и темные махинации Распутина при дворе, постепенно раскрывали нам глаза на действительность. Уже не было уверенности, что война скоро закончится, что она нужна русскому народу. Однако мы у себя на судне все еще считали, что, пока идет сражение, наш долг участвовать в войне.

В Архангельске к нам прибыл новый капитан Николай Иванович Демкин и стармех Езерский. Анастасьеву было предложено возвратиться в Петроград. Мы не без сожаления расстались с этим спокойным и выдержанным человеком, прекрасным собеседником. Никто из нас не мог пожаловаться на него, хотя он и был очень требователен.

18 июня, как мне казалось неожиданно, я тяжело заболел плевритом. Вечером с температурой сорок меня отправили в морской госпиталь. Мое состояние врачи признали очень тяжелым, не могло быть и речи о выходе в море. Но эта болезнь, как я узнал позже, спасла мне жизнь.

«Сучан» благополучно пришел в Нью-Йорк и принял полный груз снабжения для армии. А на обратном пути, в районе мыса Нордкап, его остановила немецкая подводная лодка. Так как на судне не было

орудий для защиты от вражеского нападения, капитан Демкин выполнил требование немцев: спустил спасательные боты и со всем экипажем покинул «Сучан», рассчитывая, очевидно, что немцы потопят судно. Предположение Демкина, однако, не оправдалось. Немцы, ознакомившись с документами, признали в «Сучане» немецкое судно. Тогда они норвежскими шхерами провели его в Германию.

Весь экипаж «Сучана» пережил страшный голод в лагере для военнопленных, многие члены команды умерли от истощения и болезней.

Очевидно, Демкин допустил ошибку, не открыв кингстоны при оставлении «Сучана», дав возможность немцам поживиться ценным грузом и вернув, таким образом, ранее реквизированное у них судно.

Для меня потянулись долгие безрадостные дни, недели, а затем и месяцы. Только через три месяца я выписался из госпиталя и был отправлен по совету врачей в Балаклаву. Пребывание там мало мне помогло. Я ослабел, задыхался. Малейшая простуда укладывала меня в постель. Временами на меня находило отчаяние. Иногда мне казалось, что я уже никогда не смогу вернуться к работе. Сейчас мне кажется, что только очень сильная любовь к морю поставила меня на ноги.

Весной 1916 года я выехал на Алтай. Месячное пребывание в селе Чемал, южнее Бийска, лечение кумысом значительно подкрепили меня и в середине 1916 года я вернулся в Петроград за назначением. Морской отдел правления предлагал мне вернуться во Владивосток по железной дороге. Но море, которое я не видел так долго, влекло меня. И я просил назначить меня на судно.

Решили определить меня третьим помощником ка-

питана парохода «Курск», стоявшего в то время в Архангельске. На судне меня приняли хорошо, в кают-компании в основном были дальневосточники, включая капитана Василия Георгиевича Скибина, который знал меня раньше.

«Курск» совершал рейсы в порты Англии, его плавание проходило в опасных зонах. К этому времени уже было принято решение вооружить русские торговые суда.

Нет необходимости рассказывать о каждом рейсе «Курска». Их было много. Во время войны плавание было очень опасным. Все суда, как правило, ночью ходили без отличительных огней с полным затемнением, не подавая никаких звуковых сигналов. Это приводило иногда к столкновениям и гибели судов. Кроме того, перевозка взрывчатых средств и артиллерийских снарядов также могла привести к катастрофе.

Наш последний рейс из Лондона в Архангельск едва не закончился гибелью «Курска». Мы вышли из Лондона в середине октября 1916 года. Носовые трюмы были загружены солдатской обувью, каучуком, грузовыми автомашинами, кормовые — артиллерийскими снарядами разных калибров. В Лондоне мы приняли на борт экипаж погибшего около Абердина русского парохода «Киев». Крайне нервное состояние, в котором находился экипаж «Киева», действовало и на нас.

Утром 2 ноября, в двенадцати милях к северо-западу от маяка Святой Иос, «Курск» наткнулся на одну из якорных мин, выставленных немцами в этом районе.

Взрыв произошел на вахте старшего помощника Абельтина. От взрыва я проснулся, быстро оделся и выскочил на палубу. Все спасательные шлюпки уже готовили к спуску, за исключением второго бота.

Я побежал к нему. Там собрались люди по расписанию тревог, но они не могли ничего сделать, так как матрос второго класса Бобров, молодой парень, недавно начавший плавать, стоял с топором в руках и угрожал каждому, кто приближался к боту. Глядя на всех обезумевшими глазами, он намеревался рубить тали. Нам не без риска удалось его обезоружить и спустить на воду бот.

Когда все были в шлюпках, я поднялся к капитану на мостик. В это время на судне оставался только он и повар из моего бота. Получив приказание капитана оставить судно, я вместе с ним спустился на палубу. Сначала я приказал повару сесть в бот, затем по штурм-трапу спустился сам, отдав предварительно фалинь, так как на палубе уже никого не было. Капитан занял свое место в первом боте. Крен «Курска» почти выровнялся, но судно глубоко, до якорных клюзов, осело носом в воду, оголив винт и руль. На зыби из вентиляторов первого трюма фонтаном выбрасывались струи воды.

Сильный ветер от зюйда относил шлюпки в море. Выгрести к берегу при морозе было совершенно невозможно. Продержавшись на воде около часа, мы приняли решение возвратиться на судно. Насколько была велика пробоина от взрыва мины, можно было судить по вываливающемуся через отверстие из трюма грузу: на поверхности плавали ящики с обувью, связки каучука.

Примерно через два часа на помощь прибыли базировавшиеся в Иоканге четыре английских тральщика во главе с крейсером «Глория». Потребовалось тридцать четыре часа, чтобы доставить «Курск» в бухту, так как к ночи ветер усилился до восьми баллов.

В Иоканге водолазы осмотрели пробонну в корпусе

«Курска». Она оказалась длиной сорок один фут и шириной восемнадцать футов. Разрывы днища не дошли до второй переборки всего на шесть дюймов. Если бы была нарушена эта переборка и вода проникла во второй трюм, «Курск» неизбежно бы затонул.

После разгрузки первого трюма (груз был передан на палубу крейсера «Глория») дифферент «Курска» на нос значительно уменьшился и достиг всего восьми футов. В таком положении решено было отправить судно в Архангельск своим ходом в сопровождении одного тралящика.

В Белом море льда еще не было, «Курск» благополучно прибыл в Архангельск и его поставили на Экономии, где зимой разгружали суда с военными грузами. Затем «Курск» встал в плавучий док для устранения повреждения от взрыва мины.

К сожалению, на этом не закончились злоключения парохода «Курск». 13 января 1917 года в девять часов утра на Экономии взорвался ледакольный пароход «Челюскин», прибывший из Мурманска с полным грузом взрывчатки (около двух тысяч тонн). От взрыва пострадал весь близлежащий район города. Получили значительные повреждения надстройки пароходов «Каменец-Подольск», «Красноярск», а на «Бийропии», английском пароходе, начался пожар. Одновременно с этим стали взрываться сложенные штабелями на причалах артиллерийские снаряды и ружейные патроны. Плавучий док вместе с «Курском» едва не опрокинулся. Лед вокруг него был взломан, а надстройки «Курска» получили повреждения.

Через две минуты после взрыва я выскочил на верхнюю палубу и увидел, что замерзшая Северная Двина была покрыта бегущими на противоположный берег людьми. Над всем районом Экономии стоял густой

дым, многие дома были объаты огнем. Примерно за пятнадцать — двадцать минут все население покинуло Экономию. Как стало известно позже, в результате взрыва погибло около ста пятидесяти человек и шестьсот человек было ранено.

Командный состав пароходов «Курск», «Каменец-Подольск» и «Красноярск» сразу же пришел на помощь пострадавшим судам и их экипажам. Вместе с нами не оставил район военный комендант Экономии прапорщик Люц и старший помощник капитана «Бийропии», случайно ушедший с судна для переговоров по телефону с городом. Эта группа людей, несмотря на сильный мороз, вооружила пожарные машины, привела их в действие и успешно справилась с пожаром и, самое главное, спустила под лед восемьсот ящиков гремучей ртути; многих раненых эвакуировали на «Курск», где им оказали медицинскую помощь.

Около полудня в район взрыва прибыл большой отряд военных моряков во главе с контр-адмиралом Посоховым. Он горячо поблагодарил нас, переписал всех и обещал представить к награде. Только после этого мы все обмороженные, в одежде, покрытой коркой льда, оглушенные и измученные собрались в кают-компании на «Курске», чтобы хотя бы немного отогреться и отдохнуть.

В два часа дня я вместе со старшим помощником «Бийропии» вышел из кают-компаний в коридор, откуда была хорошо видна палуба английского судна, и мы в бинокль начали рассматривать экипаж, укрывшийся под полубаком. Осыпаясь беспрестанным градом осколков от рвущихся на берегу снарядов, команда не могла спастись. Через несколько минут сильный взрыв потряс воздух. На наших глазах из трюмов парохода вылетел огромный огненный шар, поднялся

высоко в небо, затем раздался страшный грохот. Этот взрыв снова чуть не опрокинул док.

Вечером, около шести часов, произошел третий взрыв — на этот раз на берегу взорвалось триста тонн взрывчатого вещества. Пожар на Экономии продолжался с беспрерывными взрывами в течение десяти дней.

После ликвидации пожара на борту парохода «Курск», наименее пострадавшего во время этих событий, находился некоторое время военный следователь — жандармский полковник. По вполне понятным причинам он не делился с нами результатами следствия по взрывам «Челюскина» и «Бийропии». Но так как к этому времени закончился суд над виновниками взрыва русского парохода «Барон Дризен» на Бакарице (в октябре 1916 года), то он, по-видимому, не считал необходимым скрывать результат следствия и суда.

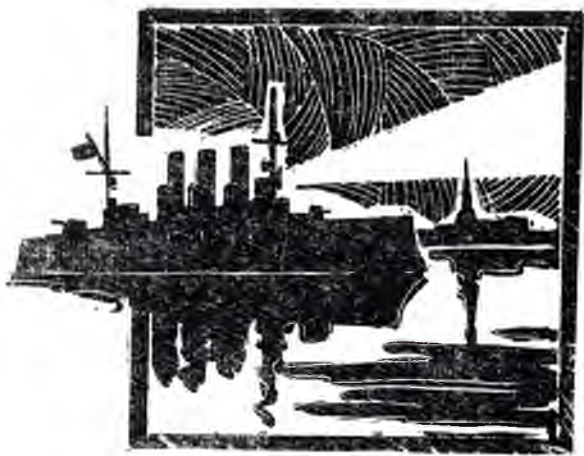
По его словам, после взрыва «Барона Дризена», когда погибло много работавших по разгрузке судов, были арестованы оставшиеся в живых члены экипажа этого парохода, в том числе капитан, два его помощника и боцман Полько. Всех этих людей спросили, почему они оказались на берегу. С первого же допроса следователю показалось странным поведение боцмана, который заявил, что во время взрыва находился на судне, но был выброшен взрывной волной в реку. Когда ему был задан вопрос, почему же он в сухой одежде, Полько ответил, что переоделся в одежду убитого. Ответ был явно неправдоподобен. Полько сознался, что во время длительной стоянки «Барона Дризена» на ремонте в Голландии его подкупила немецкая разведка. Он получил аванс — половину обещанной суммы; вторую половину он должен был получить после выполне-

ния диверсии. Все арестованные были освобождены, а Полько приговорен к смертной казни и повешен.

Трагические события этих январских дней потрясли меня. Нервы были напряжены до предела. Долгое время мучила бессонница, ночью я не мог оставаться в помещении без света. Очень часто, едва я закрывал глаза, возникала картина — лежащий у трапа «Бийропии» молодой, примерно, моих лет, штурман с золотыми нашивками на рукаве тужурки — вторая рука была оторвана и лежала в стороне от трупа. К ней тянулась алая дорожка ноздреватого снега. Красивое лицо перечерчено глубокой раной...

Это тоже была война... Война, которая уже всем опротивела, все чаще и чаще раздавались возгласы, что ее пора кончать. В городе и гарнизоне возникали волнения. Россия была накануне взрыва...

И взрыв этот прогремел. Произошла Февральская революция...



ГЛАВА IX

ЗАРЕВО СВОБОДЫ

В дни Февральской революции я находился на «Курске». Большинство экипажа судна с восторгом встретило свержение самодержавия.

И только немногие, имевшие значительные накопления от десятипроцентных отчислений, которые производил Добровольный флот, опасаясь обесценивания денег или даже их потери, беспорядков и анархии, брюзжали и высказывали предположения, что ничего хорошего из этого не получится. В Архангельске проходили многочисленные митинги, на которых поочеред-

но выступали представители всех партий. Эсеры и меньшевики призывали поддерживать временное правительство и доказывали необходимость вести войну «до победного конца». Изредка выступали большевики, их еще плохо понимали, нередко не давали говорить, выкрикивали в их адрес оскорбительные эпитеты, вроде «немецкие шпионы», «пораженец», «за сколько продаете Россию».

В апреле 1917 года по требованию властей присяга Временному правительству была выполнена как пустая формальность. После присяги на «верность» местные чиновники начали разбазаривать государственное имущество. Казнокрадство и спекуляция достигли невероятных размеров. Офицерство и чиновники проводили время в кутежах, пьянстве и картежной игре.

В кают-компаниях и кубриках шли бесконечные дискуссии. Защитников свергнутого строя становилось все меньше и меньше. Одни примирялись с происходящими событиями, другие притаились, боясь себя разоблачить при массовом одобрении революции, третьи с радостью приветствовали происшедшее. Экипажи держались осторожно, в присутствии командного состава старались отмалчиваться, агитаторов, появлявшихся с берега, слушали внимательно, но тем не менее большинство избегало открыто высказывать свое мнение. Да, сказать правду, и немногим из нас все было ясно и понятно. Нам уже было известно имя вождя Владимира Ильича Ленина, но большинство агитаторов по-разному оценивали его роль в революции. В умах действительно происходило брожение.

На судах начали создавать судовые комитеты. На первых выборах на «Курске» от судовой администрации выбрали меня. Вначале деятельность комитета сводилась к требованиям улучшить бытовые условия

для команды, прекратить грубость со стороны некоторых представителей комсостава, установить единый продовольственный паек. Но постепенно судовые комитеты крепили, расширялись их функции. Появились предложения облегчить труд кочегаров и уборщиков, увеличить им жалование. Не всегда решения комитета были, с точки зрения судовой дисциплины и устава, правильны, возникали конфликты с капитаном, старпомом и стармехом. В таких случаях в трудное положение попадали члены комитета от комсостава. С одной стороны, представитель администрации принимал решения совместно со всеми членами комитета, а с другой — он подвергался нажиму, а нередко и просто попадал под угрозу снижения по должности со стороны старших командиров.

Для меня участие в комитете было хорошей школой. Я имел возможность ближе узнать команду, лучше понять ее, пришлось размышлять над многим...

По мере того как мне чаще и более решительно приходилось выступать в защиту решений судового комитета, росли холодность и отчужденность между мной и некоторыми членами кают-компаний.

В начале апреля 1917 года я был назначен вторым помощником капитана на пароход «Вологда». Это судно было приобретено в Англии, в начале 1916 года. Оно имело грузоподъемность около десяти тысяч тонн и скорость двенадцать узлов. По тому времени это было отличное грузовое судно. Командовал «Вологдой» капитан Иван Алексеевич Кахиани. Старпомом оказался Федор Иванович Надеждин — бывший второй помощник с «Сучана». От немецкого плена его спасла так же, как и меня, счастливая случайность — он был переведен с «Сучана» на «Вологду» в Нью-Йорке. Он встретил меня дружески и помог быстрее

войти в курс обязанностей. «Вологда» готовилась к плаванию, грузила пеньку и лес. Назначение груза от нас пока скрывали.

«Вологду» вывел из Северной Двины в Белое море архангельский лоцман. Кахиани получил закрытый пакет, который должен был распечатать в определенное время в Баренцевом море. По количеству топлива, снабжения, по роду груза мы догадывались, что идем в один из портов Англии. И действительно, при вскрытии пакета выяснилось, что «Вологда» должна следовать в Лондон. При этом строго рекомендовалось идти на запад до нулевого меридиана, затем лечь на зюйд до границы опасной стомильной зоны вокруг берегов Англии, где нас должны встретить английские военные суда. Строго запрещалось пользоваться радиостанцией.

Из Лондона «Вологда» в составе большого конвоя должна была идти в Нью-Йорк. Такое плавание считалось почти безопасным. Большое количество охранных судов у берегов Англии почти исключало атаки немцев. Иногда плавание осложнялось требованием начальника конвоя: судам следовать зигзагами, чтобы затруднить попадание торпеды. Для этого каждому судну выдавали карточки, в которых были указаны время и курсы зигзагов. Днем такие маневры не представляли особых затруднений, но ночью, когда суда шли без огней, за исключением еле заметного гака-бортного, угроза столкновения была велика. Вахта становилась чрезвычайно трудной как для капитана, так и для вахтенного помощника, тем более, что суда обязаны были идти полным ходом, со скоростью двенадцать-тринадцать узлов.

В Нью-Йорке к нам был назначен кочегаром некто А. Юрьев. Это был худощавый, выше среднего роста

человек, внешне похожий на среднего европейского рабочего, с серым лицом, бегающими глазами, одетый во все серое, начиная с шапки и кончая костюмом и пальто.

«Вологда» сделала несколько таких рейсов из Архангельска в США. Тяжело было плавать в Атлантике зимой. Жесткие штормы при полной загрузке на полном ходу нередко вызывали серьезные повреждения надстроек. Мне запомнился один случай, когда чудом уцелел штурманский ученик, стоявший со мной на вахте.

«Вологда» шла при жестоком встречном шторме в полном грузу. Мостик на этом пароходе открытый, но концы его были застеклены и укрыты сверху. Я стоял на одном конце мостика, а штурманский ученик — с наветренной стороны на другом. В два часа он спустился в штурманскую рубку для записи в черновой судовой журнал. Буквально через одну-две минуты огромный всплеск верхушки волны ударил в наветренное крыло мостика и треть его «как корова языком слизала». Задержись молодой моряк на мостике на несколько минут — его бы не стало.

В декабре 1917 года «Вологда» прибыла в Мурманск. В этом порту я был впервые. В то время он уже соединялся железной дорогой с центром России и начал принимать грузы от союзников.

Большевистской организации в Мурманске в то время еще не было. В массе трудящихся работали лишь одиночки-большевики, среди которых наиболее яркой фигурой был матрос Мурманской флотилии Владимир Федорович Полухин. Он был членом Центромура (Центрального Комитета Мурманского отряда военных судов) и членом Архангельского Целедфлота (Комитета Флотилий Ледовитого океана).

Взяв на вооружение лозунг буржуазии центральных районов страны — душить революцию «костлявой рукой голода», капиталисты начали саботаж с целью парализовать производство. Все велось к тому, чтобы продовольствие не попадало в Петроград и Москву — революционные центры страны.

В частях гарнизона голод и усталость вызывали демобилизационные настроения. На кораблях Мурманского отряда было лишь около половины личного состава.

В сентябре 1917 года в Мурманске учредили Управление Главного начальника мурманского укрепленного района и отряда судов — Главнамур. Начальником его был назначен бывший командир крейсера «Аскольд» контр-адмирал К. Ф. Кетлинский, начальником штаба — белогвардеец, лейтенант Г. М. Веселаго.

Временное правительство постаралось снабдить новое управление чрезвычайными полномочиями, а Кетлинский был возведен в ранг настоящего диктатора.

26 октября в Мурманск пришло сообщение о победе вооруженного восстания в Петрограде и о свержении власти Временного правительства. Рабочие, солдатские и судовые комитеты горячо приветствовали сообщение о переходе власти в руки Советов. Местная контрреволюция приняла эту весть в штыки. В Мурманске был создан Временный революционный комитет — «ревком» во главе с Аверченко, который сейчас же начал показывать свою соглашательскую и контрреволюционную сущность. Обман следовал за обманом. Так, в ноябре Мурманский совет объявил «ревком» распущенным и сообщил, что вся власть перехо-

дит в руки Советов. Фактически же власть оставалась в руках Главнамура.

Среди моряков начались волнения. В конце ноября команды трех тральщиков отказались выполнять приказы Главнамура и перестали нести дозорную службу. Команды пароходов, совершавших рейсы между Мурманском и Лондоном, стали отказываться выходить в море. Отдельные члены Главнамура вступили в переговоры с союзниками, и в декабре на рейде бросил якорь английский крейсер «Инфигения».

По прибытии в Мурманск кочегар «Вологды» Юрьев каким-то образом оказался в руководстве Мурманского Совета. В плавании он себя ничем не проявил и о его прошлом никто ничего не знал. Однако ходили слухи, что Юрьев около девяти лет жил за границей. Во время войны вместе с Троцким сотрудничал в нью-йоркской газете «Новый мир». Эта «дружба» не прошла для него незаметно. Юрьев научился плести политические интриги, вести двойную игру, организовывать провокации. Поэтому, скорее всего, этот авантюрист и проходимец и обратил на себя внимание местных контрреволюционеров. Через несколько дней после прибытия Юрьев при помощи меньшевиков и эсеров оказался в должности заместителя председателя Мурманского Совета, а вскоре, отеснив безынициативного С. Архангельского, стал главой Совета.

В Мурманске в это время хозяйничали англичане. В городе была полная неразбериха. Даже стоявшие на рейде крейсеры «Аскольд» и «Червоная Украина» не ладили между собой. Однажды мы увидели, как «Червоная Украина» спустила советский красный флаг и подняла «самостийный» украинский желто-голубой... Немедленно пушки «Аскольда» были наведены на «мятежный» крейсер и ему был предъявлен ультиматум.

После препирательств и каких-то выяснений украинский флаг спустили и заменили советским.

В связи с предложением Советского правительства прекратить военные действия англичане не разрешили разгрузку «Вологды» в этом порту.

Многочисленная миссия Англии базировалась на крейсере «Глория». Разложение и анархия достигали крайних пределов. Особенно мы в этом убедились, когда посетили посыльное судно «Людмила». Это было крупное пассажирское судно, полученное от англичан, носившее у них название «Леди Гванделен». Случайно на «Людмиле» оказался наш сослуживец по «Сучану», второй механик. Он пригласил меня и старпома Надежина побывать у него. Судно было укомплектовано военной командой. Мы, по незнанию, отправились в положенной нам форме. Вахтенный у трапа указал, как пройти в большой зал, где в это вечернее время находилась команда и комсостав. Проходя этим салоном в густом табачном дыму, по шелухе от подсолнухов и окуркам, мы были смущены и удивлены: на военном корабле не было даже намека на элементарный порядок и дисциплину.

Пока мы пробирались к дальнему столику, за которым сидел командный состав, одетый, как ни странно, в синие фланелевые рубахи с матросскими откидными воротниками, нас со всех сторон насмешливо окликали, высмеивали и посылали вдогонку весьма не лестные эпитеты. Это было настолько дико и непонятно, что нам показалось, будто мы попали на какой-то пиратский корабль. Командный состав производил впечатление до предела запуганных людей, бессильных навести хотя бы элементарный порядок.

В первой декаде января «Вологда» получила указание идти для разгрузки в Ливернуль. Никто толком

не мог сказать, продолжает ли Россия воевать вместе с союзниками или уже вышла из войны. От Мурманского Совета капитан Кахиани не смог добиться определенных указаний и подчинился распоряжению следовать в Англию. Мы знали только одно, что мира с Германией нет. Не приходится говорить о том настроении, какое царило у нас на судне.

Капитан и стармех, не скрывая, говорили о гибели России, а если мы вступали в спор, оскорбительно одергивали. Старший механик, раньше относившийся ко мне, как к родному сыну, теперь возненавидел меня. Мы, молодежь, избегали оставаться в кают-компании, когда там находились капитан и стармех. Дружный и спаянный коллектив стал неузнаваем.

Споры и дискуссии на судне не прекращались. Все ожидали каких-то решений. Все чаще и чаще радист Федя Ляпичев приносил известия, где упоминалось имя Ленина.

В январе «Вологда» вышла в Ливерпуль.

Для того чтобы избежать встречи с неприятельскими подводными лодками, «Вологда» шла вдоль западных берегов Великобритании. В районе Гебридских островов к нам подошел английский тральщик и повел судно среди минных полей и противолодочных сетей. 31 января «Вологда», следуя за тральщиком, вышла в Северный пролив, которым входят с севера в Ирландское море. Стоял полный штиль при ясной погоде, что необычно у берегов Англии в зимний период. В три часа дня мы встретили большой конвой транспортных судов, выходивших этим проливом в Атлантику для следования в США и Канаду. Постепенно у нас создавалась полная уверенность в безопасности. Тем более, что противолодочная оборона Англии к этому времени была организована довольно хорошо.

В четыре часа на подходе к заливу, где располагался крупный порт Бельфаст, я вступил на вахту. Вскоре английский тральщик поднял сигнал с приказом идти средним ходом из-за неисправности машины. На «Вологде», как всегда, неслась исправная вахта. Впередсмотрящие расположились на баке, форсалинге и на верхнем мостике. У носового и кормового орудий находились артиллеристы. В пять часов вечера на траверзе появилась группа небольших островов Мейден. Судно должно было пройти мимо них примерно на расстоянии одной мили.

Неожиданно впередсмотрящий с фок-мачты доложил, что справа на курсовом угле четыре-пять румбов видна какая-то ровная струя. Я подумал, что матрос видит границу двух встретившихся течений. Однако, поднеся к глазам бинокль, увидел не только ее идеально точную прямоту, но и сквозь светлую воду тень какого-то веретенообразного предмета. «Торпеда!» — молнией мелькнуло в голове. Приказав положить руль лево на борт, я пробил боевую тревогу. Судно покатилося влево. Уже отчетливо была видна рубка подводной лодки. Мгновения жуткого ожидания: последует взрыв торпеды или она пройдет мимо?.. С бака раздался возглас: «Торпеда прошла почти у самого носа!» Торпеда, миновав судно слева, уходила от нас.

В этот момент артиллеристы открыли беглый огонь по скрывающейся в тени острова лодке. В бинокль можно было видеть, как снаряды с «Вологды» ложились рядом с ней. Через несколько минут лодка скрылась под водой. Погрузилась ли она, уходя от залпов, или была потоплена артиллерийским огнем, мы не знали.

В это время несколько отставший от нас тральщик поднял сигнал: «Что случилось?». Мы ответили по ра-

дно: «Атакованы подводной лодкой, торпеда прошла по носу судна». Ничего не ответив на наше сообщение, тральщик повел себя довольно странно — полным ходом направился в Бельфаст. Почти одновременно мы получили радиограмму от английского крейсера, который сообщал, что идет на помощь. Быстро стало темнеть, мы дали полный ход и стали выполнять зигзаги. После небольшого совещания капитан решил все-таки идти в Ливерпуль.

На рассвете 1 февраля мы подошли к устью реки Мерсей, приняли лоцмана и вошли в Ливерпуль, где «Вологду» быстро разгрузили и затем с большим конвоем отправили в порт Луисбург в Канаду.

1 апреля капитан «Вологды» получил от канадского военно-морского командования приказ следовать в порт Сен-Джон для приема груза пшеницы на Марсель. Такое решение нас обрадовало: мы повезем хлеб, а не военный груз, — это не противоречит выходу России из войны.

Переход от Луисбурга до Сен-Джона незначительный, и в первых числах апреля мы уже были в этом порту. Судно поставили под элеватор и началась погрузка зерна насыпью.

На второй день стоянки, в десять часов утра, на борт парохода бегом поднялся отряд вооруженных до зубов военных моряков. Три офицера заявили капитану, что по решению канадского правительства пароход «Вологда» реквизируется.

После заключения Брест-Литовского мира и выхода России из войны Антанта перестала считать ее союзницей. Как мы узнали потом, в это же время, то есть в феврале 1918 года, правительство США реквизировало крупные пароходы Добровольного флота — «Кишинев», «Нижний Новгород» и «Тулу». Затем эти

Суда были укомплектованы американскими экипажами, но продолжали плавать под русским флагом, под командованием русских капитанов и старпомов для соблюдения некоторых формальностей.

Нам дали четыре часа на сборы, после чего были поданы грузовые машины и нас перевезли в гостиницу. Наше участие в войне по-настоящему было закончено. Тяжело и горько было отдавать хорошее судно, терпеть унижения, но мы ничего не могли сделать.

Через несколько дней весь экипаж «Вологды» отправили через Ванкувер во Владивосток. Капитан Кахиани, старпом и я направлялись в Нью-Йорк в агентство Добровольного флота с судовыми документами и отчетностью. В пути я заболел тяжелой формой испанки.



ГЛАВА X

ПАРОХОД «КИШИНЕВ»

Я лежал в больнице, когда в Нью-Йорк прибыл «Кишинев», возвращенный Советской России после капитуляции Германии. Капитаном парохода был Герман Мартынович Гросберг, с которым я плавал перед войной на пароходе «Сишан». Он навестил меня.

Этой встрече я несказанно обрадовался. Мы долго беседовали с ним, а прощаясь, Герман Мартынович сказал:

— Поправляйтесь скорее. Для вас у меня подготов-

лено место второго помощника, пойдем во Владивосток после небольшого ремонта. Надеюсь, вы не против возвращения на Родину?

В то время в Нью-Йорке собралось немало моряков с реквизированных США и Канадой судов Доброфлота. Подавляющее большинство стремилось вернуться в Россию, невзирая на дикий разгул антисоветской пропаганды в американских газетах.

В начале января 1919 года «Кишинев», полностью укомплектованный русскими моряками, принял груз сельскохозяйственных машин, закупленный Амторгом, и вышел из Нью-Йорка на Владивосток.

Экипаж парохода фактически ничего не знал о том, что происходит на Дальнем Востоке. А в это время японцы, англичане и американцы ввели во Владивосток без разрешения Советского правительства свои крейсера «Ивами», «Суффолк» и «Бруклин». За этим вскоре последовала высадка войск, положившая начало интервенции и гражданской войне на Дальнем Востоке. Американские газеты объяснили высадку своих войск во Владивостоке как меру, направленную против японцев с тем, чтобы не допустить захвата Японией Приморья.

«Кишинев» беспрепятственно прошел Панамский канал. Я впервые видел Карибское море, Панамский канал и западный берег Мексики. Мы шли мимо многочисленных островов с роскошной растительностью; одурманивающий запах цветов доносился к нам при ветре с берега, невольно вспоминалось недавнее прошлое этих районов, морские битвы между англичанами и испанцами за господство на морских просторах. Казалось, оживали страницы прочитанных книг и порой я ловил себя на мысли, что вот-вот появится трехдечный корабль под флагом Веселого Роджера... Но

навстречу нам попадались прозаические танкеры, груженные нефтью из Венесуэлы, и дымящие грузовые пароходы.

На переходе от Панамского канала до Сан-Франциско, вблизи берегов Мексики, мы видели многочисленные стада огромных черепах, которые грелись, держась на поверхности воды. Они не обращали на нас никакого внимания, лишь изредка лениво поворачивали головы к судну, проходящему от них всего в нескольких метрах.

Стоянка в Сан-Франциско была кратковременной. Иногда на «Кишинев» приходили русские эмигранты, неизвестно какими судьбами заброшенные в этот отдаленный от России порт. Большинство из них ругали Советскую власть, заставившую, по их словам, многих потерять не только имущество, любимое дело, но и Родину. В основном это были скучные, издерганные и озлобленные люди. Из всех побывавших у нас на борту мне запомнился только один, бывший командир русской подводной лодки, грузин. Он был сдержан и внешне спокоен. Он рассказал нам, как чудом спасся при гибели подводной лодки, на Балтике, вблизи берегов Германии. К сожалению, я не помню его фамилии, но он вызывал симпатию и сочувствие, в мужестве его никто из нас не усомнился.

На переходе из Нью-Йорка в кают-компании нередко возникали жаркие споры о судьбах России. Третий помощник капитана эстонец Прун, не скрывая своей вражды к русским, предсказывал отделение Эстонии от России и говорил, что это будет «Великая Эстония», с границами чуть ли не до Новгорода, во всяком случае все южное побережье Финского залива, по его словам, должно принадлежать Эстонии. Нас такие разглагольствования необыкновенно возмуща-

ли. Капитан Гросберг, латыш по национальности, нередко резко обрывал Пруна и доказывал ему, что без заступничества России эстонцы и латыши обречены на рабство у немецких баронов. Мы несказанно обрадовались, когда во время стоянки «Кишинева» Прун дезертировал с судна — у нас стало спокойнее.

В это время Дальний Восток стал ареной длительной и ожесточенной борьбы советского народа с контрреволюцией и иностранной военной интервенцией. Отдаленность края от центральных областей Советской России затрудняла своевременную и эффективную помощь трудовому населению в этой неравной борьбе.

В Приморье и Владивостоке озлобленная белогвардейщина мстила народу за свои поражения в России, и в частности в Сибири.

В июне 1918 года мятежные чехословацкие полки и местная белогвардейщина при содействии консульского корпуса союзников совершили контрреволюционный переворот. Власть в Приморье перешла к колчаковскому генералу Иванову-Ринову, установившему режим террора. За слово «товарищ» людей пороли, подозрение в большевизме стоило тюрьмы и даже расстрела. Во Владивосток прибыл жестокий палач иркутских рабочих генерал Розанов.

В крае появились банды разных атаманов, которые творили невероятный произвол, насилие и грабеж. В ответ на это стихийно возникло партизанское движение. Партизанами стали тысячи сучанских шахтеров, портовых грузчиков и моряков. Началась беспощадная борьба с белогвардейщиной и японской интервенцией.

В июле 1919 года по решению подпольного обкома РКП(б) было предпринято наступление партизанских отрядов и частей народно-революционной армии на опорные пункты белогвардейцев и японских интервен-

тов в Приморье. Для поддержания наступления Центральное бюро профсоюзов, также находившееся на нелегальном положении, решило объявить забастовку железнодорожников, моряков и грузчиков. В это время во Владивосток прибыло около двадцати иностранных судов с военными грузами для армии Колчака.

Колчаковские власти и реакционное руководство Добровольного флота настолько были уверены в том, что моряки не примут участия в забастовке, что даже разрешили морякам решить этот вопрос общим собранием.

Для такого предположения у них были некоторые основания. До этого времени моряки редко участвовали в забастовке, так как экипажи судов Добровольного флота были лучше материально обеспечены, условия работы на судах с первых дней революции также улучшились, да и отношение администрации к командам стало демократичнее. Но наступили другие времена. Произвол белогвардейцев и интервентов резко повысил революционное настроение экипажей. Общее собрание моряков и портовиков тайным голосованием избрало стачечный комитет, которому поручило решить вопрос о забастовке с Центральным бюро профсоюзов.

Забастовка началась 11 июля и продолжалась до 23 июля. В порту были прекращены все работы; ни одно судно не вышло в море, стал железнодорожный транспорт. Напуганные размахом забастовки, колчаковцы вынуждены были принять экономические требования союзов.

Стаечный комитет моряков возглавлял председатель союза моряков Игнатий Илларионович Шевцов, который тайно, с риском для жизни, с другими активными членами профсоюза моряков вел революционную разъяснительную работу среди экипажей судов.

В январе 1920 года народно-революционная армия и партизаны свергли колчаковскую власть. Генерал Розанов вместе с реакционным руководством Добровольного флота бежал за границу на учебном судне «Орел».

Через месяц после этого ушли из Владивостока интервенты, за исключением японцев, лицемерно признавших новое временное правительство Приморья — Земскую областную управу во главе с эсером Медведевым. В это правительство входили и большевики. Правительство ориентировалось на Советскую Россию и добивалось удаления из края японских интервентов.

Во Владивостоке было создано Всероссийское правление Добровольного флота во главе с директором-распорядителем Д. А. Лухмановым, капитаном дальнего плавания.

В мае 1920 года Владивостокское правление Доброфлота во главе с директором-распорядителем Д. А. Лухмановым пыталось призвать к порядку Федорова, бывшего агента Доброфлота в Японии. Он уже захватил, не без согласия капитанов, ряд пароходов, находившихся в японских портах. Объединенный комитет рабочих Доброфлота созвал во Владивостоке общее собрание, на котором было принято решение послать Федорову следующую телеграмму:

«Общее собрание моряков, служащих и рабочих Добровольного флота заслушало ваши телеграммы и письмо. Наш ответ следующий. Мы действительно граждане Российского государства, непосредственно переживаем его горести и радости. Жить за границей не мыслим. Добровольный флот — государственное достояние. Административные органы его должны находиться на территории государства. Попытки

безответственных групп и лиц распоряжаться флотом из-за границы, жить за его счет — преступление. Если вы гражданин своего отечества, прекратите захваты-вать российские пароходы за границей, выпустите за-держанные, приезжайте во Владивосток, признайте наше временное народное правительство, действующее в контакте с центральной Россией...»

Плавание «Кишинева» из Сан-Франциско через Ти-хий океан прошло спокойно. В Японское море вошли Сангарским проливом и в середине мая 1919 года при-были во Владивосток, в котором я не был почти пять лет...

Владивосток был неузнаваем. Город, такой близкий для меня, был заполнен интервентами, которые вели себя как хозяева, с русскими обращались оскорбитель-но и высокомерно.

Во Владивостоке мне удалось привлечь в экипаж отличных моряков, плававших со мной на «Вологде», таких, как Михаил Михайлович Плехов, Евстафий Фе-дорович Соколов, Карл Калнин и других. В 1919 году на судно был принят судовым врачом Андрей Петрович Киселев. Плехов и Киселев были тесно связаны с проф-союзом моряков. Среди команды они пользовались большим авторитетом, поэтому экипаж «Кишинева» был в эти трудные годы очень сплоченным.

Федоров дважды пытался соблазнить наш экипаж валютными ставками, но получил отпор как от капита-на Гросберга, так и от всего экипажа.

1 января 1920 года я был назначен старшим по-мощником. Гросберг, зная мою близость к революци-онно настроенным членам экипажа, в той сложной об-становке стал чаще советоваться со мной.

С марта 1921 года «Кишинева» был поставлен на линию Владивосток — Чифу для перевозки пассажи-

ров-китайцев и груза в сравнительно небольших количествах.

Выполняя третий рейс, пароход снялся из Владивостока 28 апреля, имея на борту сто тридцать пять пассажиров и сорок два человека экипажа судна. Утром 29 апреля судовой врач Киселев обнаружил одного больного легочной чумой, пассажир вскоре скончался. По морскому обычаю умершего похоронили в море, соблюдая все меры предосторожности. Соседа умершего изолировали. Врач ежедневно осматривал пассажиров и команду.

3 мая утром у изолированного пассажира повысилась температура, к полудню Киселев поставил диагноз — чума.

К вечеру заболели еще трое. В Чифу на борт судна поднялся карантинный врач, англичанин. Как только он узнал, что на судне чума, тут же сбежал по трапу на портовый катер.

Капитан Гросберг не раз требовал и просил капитана порта снять с судна всех пассажиров и убрать умерших. Но портовые власти растерялись. Их вмешательство ограничилось тем, что около «Кишинева» стали патрулировать два катера, вооруженные пулеметами.

4 мая Гросберг заявил подошедшим на катере портовым властям, что если не будут в этот день поданы плавсредства для высадки на берег пассажиров, то он вынужден будет обратиться за помощью по радио во все ближайшие порты. Это возымело свое действие. Вечером была подана баржа. После высадки пассажиров баржу на длинном буксире вывели из порта в море и подвели к небольшому пустынному острову Кентуки. Пассажиров мы снабдили продуктами на десять дней, выдали брезент и паруса для палаток. На «Кишиневе»

остались лишь два пассажира-американца и весь экипаж. Портовые власти предложили капитану сжечь находившиеся на судне одиннадцать трупов в судовых котлах. Это грозило заражением чумой всего экипажа, так как некому было переносить трупы к топкам. Гросберг с негодованием отверг этот приказ и попросил разрешения выйти из порта, чтобы предать умерших морю. Портовые власти отказали в этом, заявив, что будет заражена рыба, которой питается прибрежное население.

После долгих споров было решено уложить трупы в гробы, которые подадут на судно с берега, залить их дезинфекционными средствами, погрузить на деревянную баржу, облить всю баржу керосином, поджечь ее и затем на длинном металлическом буксире вывести портовым буксиром в море. Для выполнения всей работы потребовалось не менее пяти человек.

5 мая капитан вызвал меня и приказал построить экипаж на верхней палубе. Гросберг решил предложить всем членам экипажа тянуть жребий. Я не согласился с ним:

— Это не даст хороших результатов. Среди экипажа есть люди, панически боящиеся трупов, и если на них падет жребий, они ничего не сделают. Кроме того, это подорвет престиж русских моряков.

— Что же вы предлагаете? — спросил капитан.

— Мы должны вызвать на эту работу человек пять добровольцев, я пойду первым, — ответил я.

— Я не могу этого допустить! — закричал Гросберг, — идите и постройте команду на палубе. Я сейчас буду там, — закончил он тоном, не допускающим возражения.

Через пятнадцать минут весь экипаж был на палубе. Гросберг коротко объяснил необходимость уб-

рать трупы самим и приказал произвести жеребьевку, добавив, что вытянувшие жребий должны честно и мужественно выполнить свой долг.

— Жребий будут тянуть все без исключения, начиная с меня, — закончил капитан.

Я заметил, как многие побледнели. Мне пришлось выступить из строя и обратиться к команде и капитану:

— Герман Мартынович, повторяю то, что я уже говорил: жеребьевка не может решить поставленную задачу. Это могут сделать только добровольцы. — И, обращаясь к стоящим в строю, я сказал: — Уверен, что найдется четыре человека, которые согласятся пойти со мной на эту работу. В первую очередь я рассчитываю на товарищей, плававших на «Вологде» во время войны.

Из строя вышли стармех Андрей Трофимович Ляпин, рулевые Евстафий Соколов, Григорий Жильцов и кочегар Алекс Лацит. Капитан Гросберг заявил, что и он пойдет с нами. Я решительно возразил — судно не может остаться без командира. Гросберг молча направился к себе.

Судовой врач сшил нам из простыней защитные халаты с капюшонами, дал каждому предохранительные очки и брезентовые рукавицы.

Мы приступили к работе. Очень трудно было укладывать в гробы давно уже застывшие трупы, да еще жара была невыносимая. От запаха карболки становилось дурно.

Обессиленные, мы ложились на верхней палубе — отдохнуть несколько минут, а потом снова принимались за работу. Мы задыхались под масками респираторами, сняли их и выбросили, мешали и рукавицы — отказались от них.

Палуба от налитого дезинфекционного раствора стала скользкой, иногда мы падали на умерших.

К семи часам вечера гробы подняли на верхнюю палубу. Начали спускать их на стоявший рядом с судном плашкоут. Стармех стоял на лебедке, рулевые Соколов и Жильцов закладывали стропы на гробы, а кочегар Лацит принимал гробы на плашкоуте. И тут произошло непредвиденное: принимая четвертый гроб, Лацит поскользнулся и упал за борт. Я тотчас спустился на баржу и выбросил с кормы кормовой фалинь, но Лацит не появился на поверхности. Очевидно, от переутомления он потерял сознание или вынырнул под днище плашкоута.

К восьми часам вечера все было закончено, баржу подожгли и катер на длинном буксире вывел ее в море. Горела она всю ночь.

Нас четверых временно изолировали. Никто на судне не заболел.

11 мая портовые власти сняли карантин с «Кишинева». Мы приняли полный груз соли и вышли во Владивосток. Я долго еще не мог смириться с гибелью Алекса Лацита. Он плавал со мной рулевым на «Вологде», я знал Алекса хорошо и очень любил, поэтому его смерть была моим большим личным горем.

26 мая 1921 года во Владивостоке захватило власть так называемое Приамурское правительство, во главе которого стояли купцы братья Меркуловы. В городе и Южном Приморье начались репрессии и террор против общественных прогрессивных организаций. Правление Доброфлота во главе с Лухмановым было распущено.

Эта антинародная власть опиралась фактически на японских интервентов и на два капелевских полка — Ижевский и Воткинский. В августе в город вошли

белогвардейские отряды атамана Бочкарева и генерала Полякова. Эти отряды состояли из самых отъявленных головорезов и бандитов, прославившихся в Хабаровском и Приморском краях жестокостью, грабежами и насилиями. В городе сразу же начался настоящий разбой. «Правители» были бессильны справиться с этим озверевшим сбродом и приняли решение отправить их на Охотское побережье и Камчатку.

К нашему несчастью, в конце сентября мы прибыли во Владивосток из очередного рейса с Камчатки. Нам было приказано принять на борт банду Бочкарева. Пароход «Кишинев» должно было сопровождать посыльное судно «Свирь», укомплектованное военным экипажем. На «Свири» со своим штабом находился генерал Поляков.

Во время подготовки к рейсу я обнаружил у себя в каюте на столе письмо со штампом подпольного городского комитета РКП(б). В нем экипажу «Кишинева» предлагалось уйти с судна и ни при каких условиях не перевозить отряды Бочкарева и Полякова. Письмо было написано от руки, подпись неразборчива.

Я пригласил к себе Плехова, показал письмо и попросил связаться с подпольным комитетом, выяснить действительное положение. Впрочем, я почти не сомневался, что это фальшивка и цель ее — избавиться от экипажа «Кишинева», захватить судно. Я просил Плехова никому об этом не говорить, даже капитану, чтобы не вызывать излишних волнений.

Часа через два с берега вернулся Плехов и сообщил мне, что письмо фальшивое, а подпольный комитет, наоборот, настаивает на том, чтобы весь экипаж оставался на своих местах, несмотря ни на какие эксцессы со стороны банд Бочкарева и Полякова.

Атамана Бочкарева моряки на Дальнем Востоке знали. Знали его и мы с Гросбергом. В 1912 году, когда я был на третьем курсе мореходки, к нам поступил мордастый парень, лет двадцати, по фамилии Озеров, это и был будущий атаман Бочкарев. Учился он плохо, наука давалась ему с трудом. Училища Озеров не закончил и в начале первой мировой войны ушел в армию, а затем, когда началась революция, оказался в рядах белогвардейцев.

После подавления революционного движения в Приморском крае, Озеров, принявший фамилию своей матери, стал правой рукой кровавого атамана Колмыкова. После его гибели Бочкарев стал во главе банды, состоявшей в основном из приамурских казаков, кулаков и уголовников...

Перед посадкой отряда на судно Бочкарев явился со своими приближенными к Гросбергу с заверениями, что из уважения к нему он не допустит никакого произвола во время плавания. В октябре отряд, насчитывающий несколько сот человек, был размещен на «Киншиневе», и мы вышли на Охотск, где отряд должен был высадиться и составить гарнизон этого города.

Как только отдали швартовы и судно отвалило от пристани, пьяные казаки начали петь песни, чередуя разухабистые куплеты анархистов с «Боже, царя храни». К счастью, в море было свежо и воинство Бочкарева скоро укачалось, лежало пластом или отдавало дань морю.

Наконец, подошли к Охотску и приступили к высадке отряда на берег. Перед этим «Свирь» обстреляла этот маленький городок. Находившийся там небольшой отряд Красной гвардии вынужден был уйти в тайгу. Казаков высадили. Сам же Бочкарев с небольшой группой приближенных, женой и ребен-

ком направился в Наяхан, где была мощная радиостанция. Из Наяхана «Кишинев» пошел в Петропавлоск-на-Камчатке, куда надо было доставить так называемого «губернатора» Бирича с семьей и небольшой группой его чиновников.

В Петропавловск мы прибыли уже поздней осенью, в ноябре. В порту стояла «Свирь». Вскоре нам стало известно об очередном зверстве банды Полякова. На пути из Охотска в Петропавловск «Свирь» заходила в небольшой поселок в устье реки Иня, к востоку от Охотска. Там поляковцы арестовали людей, преданных Советской власти. В море пьяные, озверелые белогвардейцы учинили дикую расправу над арестованными и выбросили их тела за борт.

В Петропавловском порту на «Свири» продолжались пьяные оргии. «Кишинев» стоял по корме «Свири», и мы могли наблюдать, что творилось на этом, ставшем пиратским, корабле.

Закончив выгрузку, мы начали готовиться к выходу в море. Никакого попутного груза не было. За сутки до отхода, поздно вечером, ко мне в каюту явился молодой морской офицер с серебряными погонами на кителе (такие погоны в царском флоте носили артиллеристы, минеры, механики в отличие от строевых офицеров, у которых они были золотые). Офицер сказал, что служит на «Свири» и имеет ко мне, как к старшему, конфиденциальный разговор. При этом он предупредил, что если то, что он мне скажет, дойдет до Полякова или до капитана «Свири» Салатко-Петрище, то его немедленно расстреляют. Получив мои заверения, офицер сообщил мне, что на «Свири» готовятся к выходу в море для захвата «Кишинева», после чего предполагается уничтожить весь «красный» экипаж судна. Помолчав немного, офицер продолжал:

— Мне известно, что команда доверяет вам, поэтому у вас нет другого выхода, как только ночью напасть на спящий экипаж «Свири», разоружить его, арестовать офицеров и увести «Свирь» во Владивосток. На судне среди экипажа многие вас поддерживают.

Я поблагодарил его за предупреждение и обещал сообщить капитану. После этого офицер еще раз попросил не выдавать его генералу, распрощался и ушел. Этого человека я видел впервые и не мог решить, с какой целью он пришел ко мне. Возможно это был честный человек, которому были противны безобразия и беззакония, но не исключалась и провокация с целью захвата «Кишинева».

Подумав немного, я вызвал к себе Плехова и коротко сообщил ему о ночном визите. Мы обсудили с ним, как быть, и приняли решение: он попробует сейчас же пройти на «Свирь» и узнать что-нибудь о готовящемся захвате «Кишинева». Что же касается предложения офицера попытаться разоружить экипаж посыльного судна, то Плехов считал так же, как и я, что это опасное и непосильное для нашего экипажа дело. Михаил Михайлович, уходя, сказал:

— Александр Павлович, если до утра я не вернусь, значит меня схватили на «Свири».

Не прошло и часа, как Плехов вернулся. Он был очень взволнован и сообщил, что действительно на судне готовят машину и зажгли все котлы. Нет сомнения, что «Свирь» готовится к выходу в море. Ночной гость был прав.

Чтобы избежать паники среди команды, мы решили: я сообщаю о готовящемся на «Свири» новом преступлении Гроссбергу. Плехов и Киселев обсудят с несколькими надежными товарищами из команды,

какие можно принять меры для спасения экипажа и судна. Обращаться к «губернатору» Биричу было бесполезно: он не смог бы ничем нам помочь, да и навряд ли захотел бы вступить за «Кишинев».

Я направился в каюту капитана.

Было уже за полночь. Гросберг спал. Я вошел в каюту и осторожно разбудил его.

— Что случилось? — капитан протер глаза и просительно посмотрел на меня.

Я коротко рассказал ему о готовящемся нападении на «Кишинев», умолчав, откуда у меня такие сведения. Положение складывалось для нас трагически. «Кишинев» в балласте мог развить скорость максимум одиннадцать узлов, в то время как «Свирь» имела скорость тринадцать узлов. На «Свири» были орудия, «Кишинев» не был вооружен. Таким образом все преимущества были на стороне пиратов.

Кроме нас, в Петропавловском порту стояли два японских эсминца и один транспорт для «охраны и защиты» японских резидентов на Камчатке. Это был, конечно, только предлог для интервенции и покровительства японских рыбопромышленников в браконьерстве. Эту небольшую группу судов возглавлял контр-адмирал.

После некоторого раздумья Гросберг сказал:

— Придется мне обратиться к японскому адмиралу, как это ни неприятно, и просить у него помощи. Возможно, японцы нам помогут. Да и другого выхода у нас нет...

На другой день, часов в десять, Гросберг, облаченный в парадную форму, отправился к японскому адмиралу. Тот, выслушав, как ни странно, сразу же забеспокоился. Очевидно, ему было хорошо известно, что за люди были на «Свири».

Адмирал заверил капитана, что примет все меры и не допустит выхода «Свири» вслед за «Кишиневым». И действительно, адмирал приказал разобрать на «Свири» машину.

Как только стемнело, «Кишинев», полностью подготовленный к выходу в море, отошел от причала, вышел из маленького ковша порта и с потушенными огнями направился к выходу из Авачинской губы. В океане Гросберг, прежде чем лечь на необходимый для следования во Владивосток курс, решил уйти в открытый океан миль на пятьдесят от берегов Камчатки. До входа в Сангарский пролив «Кишинев» шел без огней и с молчащей радиостанцией. В конце ноября «Кишинев» благополучно прибыл во Владивосток.

По моему мнению, нас спасло то, что японский адмирал испугался публичного скандала, который мог произойти, если бы генерал Поляков учинил расправу над экипажем «Кишинева». А скрыть это было бы невозможно, так как Гросберг подготовился в таком случае послать радио «Всем, всем, всем...», указав при этом, что японцы не взяли под защиту торговое судно...

В августе 1922 года «Кишинев» зафрахтовали русские рыбопромышленники для вывоза рыбной продукции с западного побережья Камчатки.

Погрузив небольшое количество снабженческого груза и установив на палубу четыре двадцатипятитонных кунгаса, мы вышли из Владивостока на Большерецк.

В эти дни революционная армия и партизаны успешно теснили белогвардейскую «земскую рать» генерала Дидерикса, последний оплот меркуловского «правительства» во Владивостоке. Известно было, что командовавший военным флотом адмирал Старк готовял корабли к бегству за границу. Моряки Доб-

рофлота понимали, что Старк попытается заодно захватить и торговый флот. «Кишинев», как лучшее судно этого флота, представлял несомненный интерес для адмирала.

Гросберг держался замкнуто, был неразговорчив и раздражителен. Все время требовал ускорить выход из Владивостока. Я понимал, что он стремится, как можно быстрее выйти из поля зрения Старка. Самая небольшая задержка в подготовке к выходу необычайно его нервировала. Гросберг был иногда непрочь и погулять на берегу, вернуться на судно навеселе. Теперь же он совсем не покидал парохода. Дня за два до выхода в море капитан вызвал к себе стармеха Ляпсина и меня. Он был явно не в духе.

— Разве вы не понимаете, что нам надо как можно скорее уйти?! Я прошу и приказываю сделать все, чтобы судно могло через пару дней покинуть порт. Фрахтователи судна заинтересованы в вывозе проданной китайцам камчатской рыбы и с их стороны не будет попыток задерживать отход «Кишинева».

Из Владивостока мы вышли 22 августа. Август на Дальнем Востоке обычно не туманный, какими бывают там май, июнь и отчасти июль, но в это время можно ожидать тайфуны, берущие начало у Филиппин. Эти жестокие штормы нередко достигают силы ураганов и приносят много бедствий.

Едва мы вошли в пролив Лаперуза, как барометр стал резко падать, от зюйда потянулись низко бегущие облака, утреннее небо перед восходом солнца окрасилось яркими цветами. Нам, плавающим по многу лет в дальневосточных водах, эти зловещие признаки хорошо знакомы. Капитан приказал наложить дополнительные найтовы на установленные на люках кунгасы и все на судне закрепить по-штормовому.

К вечеру налетел порывистый зюйд-ост. Из низких черных туч полил дождь. Прошли пролив. Охотское море встретило ветром силой десять баллов, а затем на судно обрушился ураган от зюйд-веста. Барометр упал до предела. Судно перестало слушаться руля. Гросберг приказал застопорить машину. Ветер поставил «Кишинев» в бакштаг правого галса и погнал его на норд-ост. За сравнительно короткое время море разбушевало, яростные волны со страшной силой вкачивались на кормовую палубу. Уже к десяти вечера все четыре кунгаса, изрезанные проволочными найтовками, были смыты за борт. Ходить по палубе было невозможно. Рев ветра достиг такой силы, что для передачи какого-нибудь распоряжения Гросбергу, стоявшему рядом, приходилось кричать мне в ухо. Радиодантенну сорвало и о восстановлении связи в таких условиях не могло быть и речи. Парусина обвесов ходового мостика, изорванная в клочья, хлопала по голым поручням ограждения.

Наибольшей силы тайфун достиг в полночь. В кромешной тьме, при проливном дожде неуправляемое судно несло на северо-восток. О силе ударов волн можно было судить по нанесенным повреждениям. Две грузовые металлические стрелы по правому борту были погнуты с изгибом до тридцати сантиметров, один трюмный металлический вентилятор диаметром семьдесят пять сантиметров волна срезала и унесла в море. Спасательный бот, стоявший на спардеке, был сильно поврежден.

К утру 27 августа ветер начал слабеть. Барометр медленно пополз вверх, волнение уменьшилось. В полдень этого же дня мы смогли привести судно на курс и средним ходом пошли на Большерецк.

Когда была восстановлена радиосвязь, мы узнали, что в районе Озерной во время этого тайфуна погиб японский крейсер «Нииитака». Весь его экипаж, за исключением одного матроса, погиб. Несколько японских шхун, стоявших против рыболовных промыслов, было сорвано с якорей и выброшено на берег. Были разрушены дома и различные постройки вдоль всего западного побережья.

«Кишинев» начал сбор рыбопродукции в Больше-реке и закончил на севере, в Иче. Соленую рыбу без тары грузили с берега на кунгасы и затем укладывали в трюмы парохода. Эта операция заняла полтора месяца. Открытые рейды на побережье не всегда позволяли производить грузовые работы. Нередко приходилось прекращать погрузку, сниматься с якоря и на несколько дней уходить до улучшения погоды, штормовать в море.

Радист «Кишинева» Александр Буянов держал нас в курсе происходящих в Приморье событий, принимая известия не только из Владивостока, откуда шли сообщения «о геройском сопротивлении «земской рати» Дидерикса», но, что для нас было более важно, из Хабаровска, откуда сообщалось о продвижении Пятой Краснознаменной армии Уборевича.

Прийти во Владивосток раньше Красной Армии было нельзя. Гроссберг опять молчал, но по его действиям, нарочитой медлительности в приемке груза наша небольшая группа (Кисилев, Плехов, стармех Ляпсин и я) безошибочно понимала, чем руководствуется наш капитан.

Рулевой Плехов в эти дни как-то сказал мне:

— Команда верит «старику», он не отдаст «Кишинев» и нас Старку, но все-таки держите нас в курсе намерений капитана. Мы ни при каких условиях не

отдадим судно заграничным законам Добровольного флота. Если понадобится — пойдем на применение силы по отношению к любому члену команды. Вам я так откровенно говорю потому, что знаю вас с 1917 года по «Вологде» и уверен, что вы так же думаете, как и мы.

— Бросьте, — ответил я Плехову, — хотя Гросберг и молчит, но он не пойдет на предательство. Если бы он этого хотел, то мог бы уже неоднократно сдать.

Наконец, закончив прием рыбы, «Кишинев» лег на курс в Циндао. По тому, как располагались курсы судна, нам было понятно, что Гросберг хочет пройти как можно дальше от возможной встречи с судами Старка, если они уже вышли из Владивостока. В Циндао мы пришли в конце октября и тотчас начали выгрузку. В местных газетах появлялись сообщения о подходе красных частей к Владивостоку и о бегстве белых и интервентов из осажденного города. Вскоре Гросберг получил распоряжение от Старка не возвращаться во Владивосток. Затем посыпались телеграммы от агента Доброфлота в Японии, от парижского правления, в которых капитану приказывалось ни при каких обстоятельствах не возвращаться в Россию. Чего только не было в этих посланиях: и посулы с вознаграждением, и призыв к патриотизму, но больше всего угроз.

Гросберг, показывая мне телеграммы, ругался своим привычным «чортова два», но прямо ни о чем не говорил. Зная его особенность сообщать свои решения в последний момент, я к этому относился спокойно.

26 октября Гросберг получил распоряжение от исполняющего обязанности управляющего Добровольного флота во Владивостоке Африкана Владимиро-

вича Терентьева (сына адмирала Терентьева). Он предлагал Гросбергу по сдаче груза следовать во Владивосток, в пути остерегаться судов Старка, базирующихся в Гензане. Терентьева мы знали хорошо. Он работал в Добровольном флоте заведующим коммерческим отделом. Назначение его управляющим говорило нам, что старое руководство Доброфлота бежало или арестовано.

Утром 28 октября Гросберг вызвал меня к себе в каюту и после недолгого раздумья сказал:

— Александр Павлович, как команда, волнуется, небось, пойдем домой или нет?

— Нет, Герман Мартынович, все не сомневаются, что вы поведете «Кишинев» в Россию.

— Не хитрите! Не все так думают. Экипаж, наверное, знает о телеграммах, которые я получаю от всех зарубежных начальников?

— Да, знает, но уверен, что вы не подчинитесь им. Вы это уже не раз доказали.

— Сегодня снимемся и пойдем во Владивосток. Я так рассуждаю: пароход принадлежит русскому народу, а он не здесь, а в России. Я буду так же служить, как и служил до сих пор, и при Советской власти. Передайте команде, пусть не беспокоится. Но надо быть осторожными. Пойдем без огней и гудков, в тумане. Радисту прикажите только принимать радио, но ни в коем случае не отвечать.

— Спасибо, Герман Мартынович! Я ни минуты не сомневался в вашем решении. Ваши приказания сейчас же передам команде. Все будет в порядке. Разрешите идти?

— Идите, — Гросберг махнул рукой.

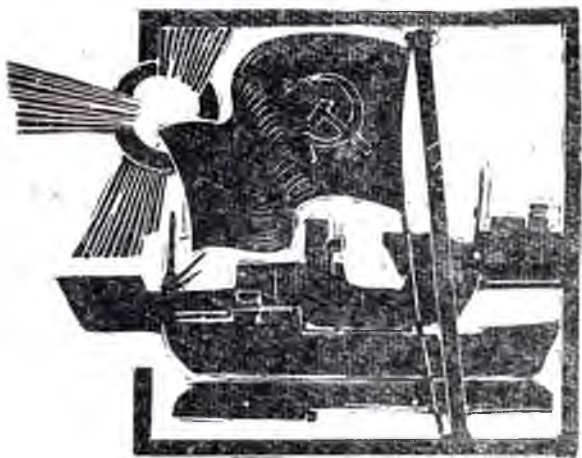
О решении капитана я сообщил сначала в кают-компанию, а затем и команде. По тому, как люди
6В*.

оживились и взволнованно выслушали меня, я понял, что они с нетерпением ждали именно такого решения.

28 октября вечером «Кишинев» вышел в море, оформив отход на какой-то южный японский порт. Мы знали, что наш выход и назначение немедленно будут известны Старку. Мы считали наиболее опасным для себя район от Цусимского пролива до входа во Владивосток. Ночь прошла тревожно. В Цусимский пролив вошли при плохой видимости, следовали дальше без гудков днем и ночью. Гросберг располагал курсы вблизи западного побережья Японии и почти не сходил с мостика. К счастью, до самого залива Петра Великого стоял туман, и мы не встретили ни одного судна.

2 ноября в два часа ночи прошли маяк Скрыплев, после этого капитан приказал открыть ходовые огни. Так как мы подходили, никого не предупредив, с берега неожиданно нас обстреляли из винтовок. К счастью, только один кочегар, случайно находившийся на верхней палубе, был слегка задет пулей.

В три часа ночи полным ходом мы вошли в бухту Золотой Рог и стали на якорь в своем родном городе. С рассветом мы обнаружили, что в оживленном ранее порту сиротливо стоит в глубине залива, напротив судоремонтного завода, ледакол «Добрыня Никитич» и у причала Доброфлота — буксирное судно «Диомид». Весь находившийся в порту флот, военный и торговый, был захвачен Старком и угнан в Гензан...



ГЛАВА XI

ПОД КРАСНЫМ ФЛАГОМ

На пароходе по-разному представляли себе возвращение на Родину. Одни рассчитывали на торжественную встречу чуть ли не с музыкой. Другие, их было меньшинство, наслышавшись в Циндао нелепых слухов о поголовных арестах известных морякам людей — капитанов, механиков, ожидали и по отношению к себе всяких неприятностей, как расплату за требовательность или крутой нрав в отношении команды.

В действительности все оказалось будничнее и про-

ще. На «Кишинев», поставленный к причалу напротив конторы Добровольного флота, явился Терентьев и с ним несколько товарищей из профсоюза моряков. Терентьев рассказал о своей встрече с командующим Пятой Краснознаменной армией Уборевичем, который произвел на него очень хорошее впечатление.

В городе царил полный порядок, никаких арестов не было и все слухи оказались ложными. Население встретило приход красных войск восторженно.

— Вся беда, — сказал Терентьев, — что почти все суда Доброфлота или захвачены Старком или задержаны в портах Китая и Японии под разными предлогами.

На вопрос Гроссберга, что же предстоит делать «Кишиневу», Терентьев предложил пока стоять во Владивостоке, так как выход в море еще небезопасен, а во Владивостоке и других портах не осталось ни одного военного корабля.

— По-видимому, нам придется начинать все сначала и сделать все, чтобы восстановить дальневосточный флот, — продолжал Терентьев, — возможно, правительство будет вынуждено перегнать несколько судов из Черного и Балтийского морей.

Все это огорчало, вносило уныние. Мы не могли себе представить длительную бездеятельную стоянку в порту.

Дней через пять во Владивосток прибыл из Гензана небольшой очень старый пароход «Тунгус» с командами захваченных Старком судов Добровольного флота, потребовавших от адмирала возвращения к своим семьям. По словам прибывших, среди белых в Гензане царит полный разлад, многие стремятся возвратиться домой. Но Старк собирается со всем захваченным флотом идти дальше на юг, на Филиппины. 21 ноября из

японского порта Отару пришел пароход «Томск» под командованием капитана К. А. Дублицкого. Чуть позже в родной порт возвратилось еще несколько судов.

В середине декабря Гросберга вызвали в контору Совторгфлота. Вскоре он вернулся в приподнятом настроении и, вызвав к себе меня и стармеха Ляпсина, приказал готовиться к рейсу в китайский порт Чифу. Через два дня, после бункеровки пароход начал грузить морскую капусту, запроданную китайской торговой фирме. Этот груз был заготовлен в тюках, перевязанных проволокой. Погрузка шла sporo, не прошло и трех дней, как мы были в море, на пути в Китай. Над «Кишиневым» развевался красный флаг молодой республики Советов.

Экипаж «Кишинева» не претерпел никаких изменений в своем составе, опасения немногих, что их заменят и спишут на берег, не оправдались. Это еще больше сплотило команду.

В море по-прежнему было беспокойно. В Гензане сидел Старк со своим флотом. Пароход, как и при возвращении во Владивосток, ночью шел без огней, придерживаясь западного побережья Японии. Через пять суток «Кишинев» входил в порт назначения, на его кормовом флагштоке гордо развевался алый стяг Страны Советов, вызывая любопытство всех встречных и стоящих в порту судов. Их экипажи теснились на палубах, молча наблюдали за нами, не было ни приветствий, но не было и оскорбительных угроз.

Как только «Кишинев» стал на внутреннем рейде Чифу, на пароход прибыли в необычно большом составе портовые и таможенные власти.

Таможенники приступили к необычайно тщательному обыску во всех помещениях и вскоре с

торжеством объявили о найденном у одного из рабочих-китайцев контрабандного опиума. На этом основании у нас потребовали разрешения осмотреть каюты командного состава и капитана, что никогда не делалось до сих пор. Гросберг, уверенный, что у него не может быть никакой контрабанды, разрешил без колебаний такой обыск. При этом он вышел из каюты, оставив там судового буфетчика.

Каково же было изумление всех, когда ехидно улыбающийся таможенный чиновник вышел из каюты капитана с плиткой опиума в несколько фунтов и через переводчика объявил, что нашел ее в диване. Сейчас же вперед вышел буфетчик Семен и, запинаясь, объяснил, что опиум положил в диван он, решив, что в каюте капитана обыска не будет. Он упал перед Гросбергом на колени, умоляя простить его.

При дальнейшем обыске у рабочих обнаружили еще несколько десятков фунтов опиума. Старший компродор признался, что весь опиум принадлежит артели и капитан судна не имеет к нему никакого отношения.

Он также полностью подтвердил показания буфетчика. Таможенные власти и полиция арестовали старшего компродора и буфетчика Семена и отвезла их на берег в тюрьму.

Казалось, неприятный инцидент исчерпан и, конечно, ни у кого из нас не было ни малейшего сомнения в непричастности Гросберга к этому делу.

Отгрузив часть груза в этом порту, «Кишинев» отправился в Дайрен для выгрузки оставшейся морской капусты. Переход от Чифу до Дайрена небольшой — меньше суток. Японцы приняли нас вежливо, но настойчиво стали просить Гросберга спустить красный флаг, так как «это волнует портовых грузчиков и команды японских судов». Гросберг категорически от-

казался. За время стоянки японцы возвращались к этому вопросу неоднократно, на «Кишинев» даже приезжал полицмейстер города и угрожал арестовать судно. Кстати сказать, это помогло нам ускорить выгрузку, так как было приказано разгружать «Кишинев» днем и ночью, чего не делалось никогда раньше ни в одном порту.

29 декабря «Кишинев» возвратился в Чифу для приема груза соли и пассажиров во Владивосток. На другой день Гросберга пригласили в суд как свидетеля по делу найденного на судне опиума. Не подозревая ничего, капитан съехал на берег и явился в суд. Суд велся на китайском языке. К Гросбергу ни разу никто не обращался. Ему показалось странным, что на скамье подсудимых находился только буфетчик Семен, бледный, совершенно больной. Разговаривать с ним Гросбергу не разрешили. Семен неоднократно начинал плакать и все просил Гросберга простить его за «тяжкий грех». Ему безусловно было тяжело, капитан всегда относился к нему хорошо и полностью ему доверял.

Как только суд закончился, конвойные увели Семёна. Гросберг направился к выходу, считая дело законченным. У дверей его остановили вооруженные солдаты, насильно посадили в крытую повозку, запряженную лошадьми, и увезли в загородную тюрьму. Все это я узнал от него в тот же день вечером, когда потребовал от начальника полиции свидания с Гросбергом. Я доставил ему теплые вещи и документы.

Положение капитана было тяжелым. Тюрьма не отапливалась, Гросберга поместили в крохотную каменную камеру с небольшим окном в потолке. На все мои протесты власти отвечали молчанием. Тогда я предложил не уходить из Чифу, пока китайцы не

освободят капитана. Гросберг, понимая, что в Чифу никто нам не поможет, приказал немедленно идти во Владивосток.

Тяжело мне было выполнять это распоряжение капитана, но другого выхода не было. В ночь под новый, 1923, год мы вышли из Чифу.

Переход до Владивостока сопровождался все время сильными ветрами от норд-веста. В таких случаях логия рекомендует придерживаться корейского побережья, но для нас это было неприемлемо: нас там подстерегала большая, чем шторм, опасность — флот Старка.

По прибытии в порт я немедленно направился в контору. К этому времени из Москвы прибыл новый управляющий конторой Доброфлота Иван Евгеньевич Леонидов. Выслушав мой доклад, он пообещал добиться освобождения капитана «Кишинева». Однако у меня сложилось впечатление, что он не поверил в непричастность Гросберга к контрабанде.

Через четыре месяца Гросберг был освобожден и в мае прибыл во Владивосток. «Кишинева» только что возвратился из очередного рейса в Японию. Я горячо обнял своего старого капитана.

— Все мы на «Кишинева» ждем вас с нетерпением!

Гросберг несколько смущенно ответил:

— Мне отказано в назначении на «Кишинева». Очевидно, не верят в мою невиновность. Предлагают старый «Сишан».

Измученный его словами, я бросился к Леонидову. Забыв поприветствовать его, я начал взволнованно убеждать в необходимости восстановить Гросберга на «Кишинева».

Леонидов молча выслушал меня и холодно произнес:

— Вам бы следовало, капитан, доложить о выполнении рейса, а затем перейти к обсуждению других вопросов.

Все это было произнесено с невозмутимым спокойствием. Осадив мою горячность, Иван Евгеньевич продолжал:

— Не знаю, как у вас было в Добровольном флоте, может быть там капитаны выбирали себе суда по своему усмотрению? Капитаном «Кишинева» останетесь вы.

— Это страшная несправедливость! Гросберг столько сделал для сохранения «Кишинева», а теперь его отстраняют. Он абсолютно непричастен к делу об опиуме! — горячо пытался я убедить Леонидова.

Он молча протянул мне руку.

— До свидания, можете идти.

— Иван Евгеньевич, я не могу остаться на «Кишинева». Я подам рапорт, буду просить вас перевести меня на другое судно в любой должности!

— Ваш рапорт рассматривать не будем, — сурово ответил мне Леонидов.

Выйдя в приемную, я опять бросился к Гросбергу и сказал ему, что я отказываюсь оставаться на «Кишинева», если его не назначат капитаном. Видя мою взволнованность, Герман Мартынович сказал:

— Нет, вам надо остаться на «Кишинева», рано или поздно я получу его от вас. Если же будет назначен другой капитан, я наверняка потеряю это судно...

В июне 1923 года «Кишинева» запланировали весьма ответственный рейс на западное побережье Камчатки с двумя тысячами тонн груза и полутора тысячей рабочих на рыбопромысловые заводы, раскинувшиеся от Большерецка до реки Ича. Такое задание фактически выходило за пределы возможностей судна, так как в его твиндеках в лучшем случае можно было

разместить не более девятисот человек, а находиться на верхней палубе при полной загрузке судна небезопасно — в случае шторма люди могли быть смыты за борт. Но судов было мало и рейс утвердили. В конторе Совторгфлота возникло сомнение, можно ли мне, при моей молодости и незначительном опыте командования поручить выполнение такого задания.

На вопрос управляющего, считаю ли я себя достаточно подготовленным для выполнения сложного рейса, я, не задумываясь, ответил, что был бы рад, если бы на «Кишинев» вернулся капитан Гросберг. Но, поскольку он находится в плавании на пароходе «Сишан», я думаю, что выполняю это задание. За четыре года службы на судне я хорошо изучил его, уверен в экипаже и не хотел бы, чтобы «Кишинев» передали в другие руки.

Мой ответ, по-видимому, понравился Леонидову.

— Видно, вы очень любите «Кишинев», — улыбаясь сказал он, — а следовательно, будете беречь его больше, чем кто-либо другой.

Настал день отхода из Владивостока. Все были на месте, плавучие средства для разгрузки на открытых рейдах Камчатки закреплены, палубным пассажирам розданы запасные брезенты для укрытия на случай непогоды. Осталось только поднять на палубу моторный бот весом в двенадцать тонн. Подъемом катера руководил старпом Кандараки. В тот момент, когда бот уже был завален во внутрь и находился над палубой на высоте полутора метров, стрела переломилась у пятки. Катер рухнул, стрела сломанным концом врезалась в палубу. К счастью, никто не пострадал. Расстроенный неожиданным происшествием, я пошел к Миловзорову и рассказал о случившемся. Выслушав меня, Павел Георгиевич, улыбаясь, сказал:

— Не огорчайтесь, крепите катер и поврежденную стрелу и снимайтесь по назначению. Вам предстоит заход в Хакодате. Там будете два-три дня стоять, пока рыбопромышленные организации закупят и погрузят необходимое снабжение и промысловое оборудование. За это время японцы легко отремонтируют стрелу. Счастливого плавания!

В Хакодате японцы с помощью плавучего крана сняли с «Кишинева» тяжеловесную стрелу и через сутки она была уже установлена на место. К вечеру в Тихом океане нас встретила крупная мертвая зыбь. Она уложила многих пассажиров, хотя для большинства из них море не было новинкой.

В Охотское море вошли проливом Фриза, между островами Итуруп и Уруп. На редкость тихая погода встретила нас и там.

На подходе к Большерецку с берега подул сильный восточный ветер. Он вызвал появление крупной зыби. К утру следующего дня погода улучшилась, были спущены на воду кунгасы и моторный катер, началась обычная для западного берега Камчатки выгрузка на морской берег. Разгрузочные операции на открытое, незащищенное побережье — очень тяжелый и рискованный труд, особенно осенью, когда у побережья большой прибой. Люди работают промокшие до нитки и нередко бывает, что моряки, высадившись на берег, неделями не могут вернуться из-за прибоя на свое судно.

Второй помощник капитана Важенин и третий помощник Бессмертный круглосуточно водили на буксире тяжело груженные кунгасы. Особенно хорошо работал Евгений Дмитриевич Бессмертный. Мне нравился этот молодой моряк, он очень серьезно относился к морской службе, всегда старался как можно лучше выполнить порученное ему дело.

Осенью 1923 года во время погрузки рыбной продукции в Охотске было получено распоряжение от Совторгфлота зайти в Аян. Там мы должны были принять красноармейцев из отряда Степана Вострецова, ликвидировавших белогвардейскую группу колчаковского генерала Пепеляева.

Еще раньше, после изгнания интервентов и белогвардейцев из Приморья, на Охотском побережье и Камчатке продолжали действовать банды атамана Бочкарева, генерала Пепеляева и Полякова. Для их ликвидации из Владивостока в Охотск и Аян был отправлен на пароходах «Индигоирка» и «Ставрополь» экспедиционный отряд под командованием Степана Вострецова. Суда вышли из бухты Золотой Рог в конце апреля и после тяжелого плавания во льдах 4 июня подошли к Охотску. Отряд Вострецова успешно ликвидировал засевшую там группу атамана Бочкарева, сам Бочкарев находился с небольшим отрядом в Наяхане. После этого «Ставрополь» с ранеными красноармейцами и пленными 10 июня направился во Владивосток, а «Индигоирка» — в Аян для ликвидации отряда Пепеляева. Уже 17 июня красноармейцы покончили с отрядом Пепеляева и захватили его самого в плен. Однако около сорока белогвардейцев бежали в горы, и Вострецов был вынужден оставить в Аяне часть своего отряда во главе с Котовым и Подъячевым, чтобы они при первой возможности захватили и сбежавших пепеляевцев. Пароходы «Индигоирка» и «Ставрополь» вернулись во Владивосток в конце июня. За оставшимися бойцами послали нас.

Мы прибыли в Аян в конце августа. На борт «Килишева» явился Котов и сообщил, что необходимо принять сто красноармейцев и сорок пленных белогвардейцев.

Отряд Котова в основном состоял из молодых бойцов, отличался дисциплинированностью и подтянутостью. Чувствовалось хорошее отношение между командирами и бойцами. Пленные, в большинстве бывшие офицеры царской армии, были обросшие и оборванные, производили впечатление опустившихся и запуганных людей, хотя за время плавания я ни разу не слышал от красноармейцев ни грубого окрика, ни оскорбления в их адрес. Пленные получали такое же, как и все, питание, им разрешалось небольшими группами подниматься на верхнюю палубу. Их удивляло то, что на «Кишиневе» существует дисциплина и строго поддерживается необходимый порядок. В их представлении все должно было быть не так. Они заметно радовались, когда к ним подходил кто-нибудь из командиров, старались узнать свою дальнейшую судьбу и новости из России.

Во время плавания Котов рассказал нам, как произошло пленение этой группы. Но прежде всего о самом Котове. Это был человек среднего роста, худощавый, с тонкими чертами лица, необычайно выдержанный и подтянутый. Ни разу не приходилось наблюдать, чтобы он позволил какую-либо грубость. Все свои распоряжения отдавал спокойным, не допускающим возражения голосом. Рассказывая об участии в ликвидации банд Бочкарева и Пепеляева, он ни разу не сказал при этом о своем личном подвиге. По его словам, все сделали красноармейцы. Несколько иным по внешности был Подъячев, богатырь, высокого роста с красивым, чисто русским лицом, возрастом не более тридцати лет, в прошлом портной. Всей своей внешностью он олицетворял воина в самом лучшем смысле этого слова. Он ни за что не соглашался рассказать о своей роли

при взятии в плен Пепеляева и его отряда, смущался и отнекивался, повторяя:

— Это было проще, чем рассказывает товарищ Котов.

А дело было так. Пароход «Индигирка» подошел ночью к берегу, несколько севернее входа в небольшую бухту Аян. В море еще держался лед и пепеляевцы никак не ожидали появления экспедиционного отряда красных. Отряд состоял всего из трехсот бойцов. Высадившись на берег, они двинулись через тайгу по глубокому снегу к Аяну с расчетом рано утром занять господствующие над поселком холмы вокруг бухты. Путь был тяжелый. Бойцам пришлось побросать скатанные шинели, чтобы успеть подойти вовремя к месту назначения. Заняв исходные позиции, командование отряда приняло решение послать к генералу Пепеляеву парламентаря. Выбор пал на Подъячева. Подъячев спустился вниз к домам, где расположились белогвардейцы и подошел к часовому, стоящему у одного из них. При виде красного командира часовой онемел, а на вопрос парламентаря, где находится Пепеляев, молча указал на входные двери. Громко постучав, и на вопрос: «Кто там?» ответил: «Командир Красной Армии». Генералу это показалось дерзкой шуткой и он гневно воскликнул: «Кто там глупости говорит?» Подъячев повторил. Пепеляев в нижнем белье, встав с кровати, открыл дверь и увидел перед собой в полной форме красного командира. Генерал растерянно спросил: «Кто вы?» — и пригласил войти в дом. Подъячев вошел и сообщил, что все высоты вокруг бухты заняты красноармейцами в количестве тысячи человек, сопротивление отряда Пепеляева бесполезно и предложил генералу сдаться в плен со всеми своими подчиненными. Немного подумав, Пепеляев сказал: «А могу

ли я собрать свой военный совет, чтобы решить этот вопрос?» Подъячев ответил: «Пожалуйста, мне не к спеху!» — и сел за стол.

Генерал вызвал ординарца и послал за старшими офицерами своего отряда. Когда совет собрался, Подъячев вышел из дома. Совет продолжался минут пятнадцать — двадцать. После этого Подъячева пригласили к Пепеляеву. Генерал сказал, что отряд согласен сдаться Красной Армии в том случае, если будет под честное слово гарантирована недопустимость расправы с людьми отряда в Аяне. Подъячев такое слово дал от имени командира отряда Степана Вострцова, правда, упомянув, что это обещание будет действительно только до прибытия во Владивосток. Там же вопрос будет решен судебными органами. После этого Пепеляев обратился к офицерам со словами: «Ну, как, господа, будем сдаваться?». Все офицеры дали согласие.

Затем по требованию Подъячева белогвардейцы начали сносить оружие и складывать его в кучу. Когда все было закончено, наш командир свистком вызвал группу красноармейцев... Около сорока человек из отряда Пепеляева бежали в тайгу. Побродив в ней, голодные и измученные, они в конце концов возвратились в Аян и сдались в плен.

Рассказывая обо всем этом, Котов добавил еще одну подробность. Когда отряд спустился вниз к безоружным белогвардейцам, парламентар подошел к Пепеляеву и сказал: «Я должен извиниться перед вами, генерал. Наш отряд состоит не из тысячи бойцов, а всего из трехсот. — «Это теперь не имеет значения», — ответил генерал.

Плавание «Кишинева» от Аяна до Владивостока продолжалось не более недели, но экипаж за этот

короткий срок так подружился с красноармейцами, что нам было грустно с ними расставаться.

В январе 1924 года три советских парохода — «Кишинев», «Индигирка» и «Эривань» были направлены в японский порт Фушики с грузом леса-кругляка. Этот порт расположен на западном берегу Японии. Заход в небольшую реку, где находится порт, весьма опасен при прохождении бара, открытого со стороны Японского моря. Выгрузка происходила у причалов, что было здесь довольно редким явлением, обычно ее производят на рейде.

24 января разгрузка на всех судах шла к концу. В полночь кто-то из радистов принял сообщение о смерти Владимира Ильича Ленина. Эта весть мгновенно подняла на ноги экипажи трех советских судов. Собрались на траурный митинг на «Индигирке». Скорбные лица, пламенные и печальные речи...

В конце января нам стало известно, что пароход «Кишинев» переименован в «Память Ленина».

...К весне 1925 года японцев уже не было на Дальнем Востоке, лишь северная часть Сахалина была по-прежнему в их руках.

После длительных переговоров с Советским правительством японцы согласились оставить остров.

Опасаясь, что озлобленная и посрамленная японская военщина разграбит и разрушит порт Александровск-на-Сахалине, решили высадить там отряд кавалерии Красной Армии. Отряд (пятьсот кавалеристов, легкая полевая артиллерия и большие запасы боеприпасов) был принят на «Эривань», которым я командовал. Задание было необычным и сложным.

В это время года северная часть Татарского пролива еще несвободна ото льда, а так как Александровский порт не имеет закрытой акватории, то предстоя-

ло производить разгрузку на открытом рейде — среди дрейфующих ледяных полей и при сильном приливотливном течении.

Лед мы встретили, когда до цели оставалось всего тридцать миль. Сначала взломленный зыбью с юга он не представлял трудности для плавания. Но по мере продвижения на север ледяные поля стали крупнее и более плотными. Потребовалось около суток для преодоления такого небольшого расстояния.

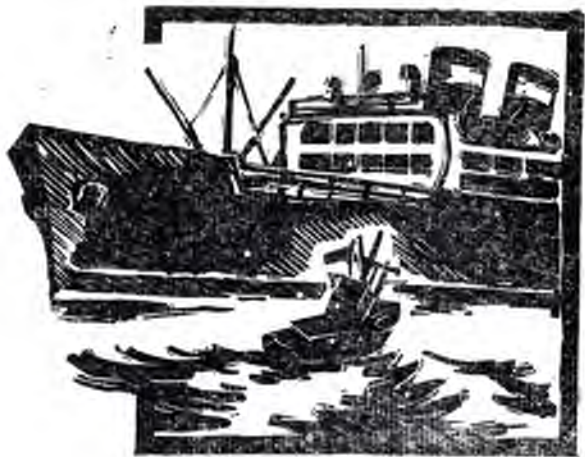
9 апреля мы подошли к рейду порта. При смене направления течений продвинулись к нему на самое близкое расстояние (примерно на одну четверть мили от берега). Здесь под защитой мысов и окружающих рифов появились небольшие прогалины. Стать на якорь все же было невозможно — это нам грозило неминуемой потерей якоря и якорь-цепи.

Как только к борту пробились небольшие плавсредства порта, мы начали разгрузку. Судно все время удерживалось на месте меняющимися ходами среди дрейфующего льда. Особенно трудно в этих условиях было выгружать лошадей.

На четвертые сутки стоянки к югу от нас показался дым подошедших трех японских транспортов, но они не решились войти в лед.

15 апреля «Эривань» направилась к югу, напутствуемая добрыми пожеланиями командования отряда.

30 апреля экипажу парохода «Эривань» командование Красной Армией и Совторгфлот объявили благодарность за успешное выполнение ответственного задания.



ГЛАВА XII

Я—ЛОЦМАН

В середине декабря 1925 года в порту освободилось место лоцмана. Работа эта во Владивостоке была очень сложной и ответственной.

Неизвестно, по каким причинам оставшиеся два лоцмана — капитаны дальнего плавания А. И. Панов и С. А. Черепанов, решили предложить освободившуюся вакансию мне. Через порт транзитом вывозились сотни тысяч тонн маньчжурских соевых бобов. За этим грузом приходили крупнейшие в мире иностранные суда. Управлять ими при наличии лишь одного

маленького буксира «Славянка» было очень трудно, особенно осенью и зимой, когда во Владивостоке почти беспрерывно дули сильные норд-весты.

Предложение меня заинтересовало. Я считал, что на такой работе можно получить богатую практику по швартовке и управлению крупными судами с различными главными двигателями. Кроме того, мне представлялась огромная возможность значительно отшлифовать свои знания английского языка и пополнить словарный запас. Ведь на всех судах, прибывающих во Владивосток, капитаны, как правило, отлично говорили по-английски.

Первые месяцы работы лоцманом были очень трудными. Сильный норд-вест стремительно гнал судно на причал, несмотря на все старания удержать его корму или нос с помощью слабосильной «Славянки». Я неоднократно находился на грани крупной аварии от навала на другое судно, стоящее у причала.

К весне 1926 года я уже достаточно освоился со своей новой профессией, к тому же значительно улучшились условия погоды. За это время я также изучил характеры капитанов различных судов, их отношение ко мне, как к лоцману, степень доверия, выдержку в моменты опасности, когда, казалось, авария неизбежна.

Труднее всего было работать с капитанами скандинавских стран. Они нервничали на мостике, вмешивались в распоряжения лоцмана. Наибольшей выдержкой отличались англичане. Они всегда доверяли мне, как лоцману, хотя я иногда из-за незнания судна, мощности его машин допускал ошибки в маневрировании. Как правило, на английском судне к лоцманам относились очень корректно, приносили на мостик чашку горячего кофе, при подъеме по высокому борту

подавали конец, которым можно обязать себя, чтобы не сорваться и не поскользнуться на обледенелом шторм-трапе, всегда вежливо благодарили за выполненную работу, даже если она проходила и не совсем гладко.

Изредка заходили во Владивосток французские суда компании «Мессаджери Маритим». На их мостике собиралось много любопытных людей, не имеющих никакого отношения к управлению судном. И бывало, что в самый острый момент к вам, лоцману, крайне озабоченному ходом швартовки, могли обратиться с праздным вопросом. Бывало и так, что молодой помощник капитана, стоящий у машинного телеграфа с изяществом, свойственным только французам, мог пройти по мостику от одного борта к другому, танцуя вальс и напевая.

Для экипажа немецких судов тех времен характерно было враждебное отношение между командным составом и командой. Однажды я видел, как на баке началась драка между старшим помощником и палубной командой. Капитан, оставив мостик, побежал на бак на помощь своему офицеру. Как выяснилось потом, все это обуславливалось тем, что командные должности занимали военные моряки кайзеровской Германии, ярые приверженцы монархического режима. По словам работников таможни, производивших служебный обход кают, во всех помещениях, где жили штурманы и механики, на переборках висели растянутые флаги военно-морского флота монархической Германии. Команда же далеко не симпатизировала свергнутому кайзеру.

Однажды во Владивосток пришло судно под флагом фашистской Италии. Капитан дал телеграмму агенту с просьбой встретить его в заливе Петра Вели-

кого, на подходе к острову Скрыплева. Такие требования к нам, лоцманам, поступали редко. Обычно лоцман появлялся на борту судна, когда оно уже проходило остров, — там не было зыби. Мы пошли навстречу просьбе капитана. На мостике меня приветливо встретил пожилой моряк.

Он прежде всего извинился за вызов в открытое море и объяснил, что капитан тяжело болен, он же — старший помощник и временно командует судном. Он говорил на ломаном русском языке со странным, незнакомым мне акцентом. Улыбаясь, старший помощник объяснил, что по национальности он югослав. В те годы некоторые районы Югославии (Далмация, Истрия и другие) принадлежали Италии.

На переходе в бухту Золотой Рог я присматривался к людям и порядкам на судне. Первое, что бросалось в глаза, это запуганность и нервная, торопливая исполнительность матросов. На мостике, кроме старпома, одного младшего помощника и рулевого, находился молодой человек, явно не из экипажа. Он был одет в черную рубашку, заправленную в брюки того же цвета, черные волосы, зачесанные назад, небритое, по-видимому, уже несколько дней лицо с тонкими аристократическими чертами. Всем своим видом он выражал презрение к окружающим.

Я спросил старпома:

— Кто это?

— Комиссаро, — понизив голос ответил тот — а у вас что, их разве нет? Его все боятся, даже капитан. Он никому не верит и делает все, что хочет. Вот сейчас запретил команде сходить на берег...

За время входа в порт и швартовки к причалу «комиссаро» ни разу не обратился ни к кому из моряков. Молча простоял в углу мостика, мрачно поглядывая

вокруг. «Бедный парень, — подумал я, — ты боишься и не веришь своим людям и, вероятно, с тебя будет спрос в Италии — не заразился ли твой экипаж большевизмом!»

Когда была закончена погрузка, мне пришлось выводить это судно из порта. Старпом сообщил, что капитан умер в госпитале на берегу, а вести судно домой придется ему. Я поинтересовался, будет ли он назначен капитаном. «Нет, — ответил югослав. — Это безнадежно. Я не член фашистской партии, да и комиссаро ко мне не благоволит. А это тоже кое-что значит у нас». Я дружески распрощался с этим симпатичным человеком, пожелав благополучного плавания.

На лоцманской работе я пробыл свыше трех лет. Признаюсь, что первое время перед швартовкой крупного судна я очень нервничал, боялся неприятных неожиданностей и аварий, считал, что не справлюсь с предстоящим делом. Но со временем я приобрел уверенность и даже репутацию хорошего лоцмана. Работа мне нравилась, она резко отличалась от работы капитана. Какой бы ни была сложной швартовка, но, закончив ее благополучно, вы сразу же можете забыть о ней. Капитан же всегда, днем и ночью, должен быть начеку, готовым ко всему, даже во время стоянки в порту. Может вспыхнуть пожар, ураганный ветер может сорвать судно с якоря или швартовов, обнаружится нехватка груза...

Но и в моей работе лоцманом были случаи, когда крупная авария казалась неизбежной.

Однажды в январе 1927 года во Владивосток зашел японский пароход «Чайна-Мару» грузоподъемностью восемь тысяч тонн. Стояли сильные морозы. Судно нужно было поставить к одиннадцатому причалу на

Эгершельде. Подход был забит мелкобитым смерзшимся льдом. Буксировщика, как это часто бывало, не оказалось. Пришлось очищать подход к причалу, двигаясь вдоль стенки переменными ходами. Когда удалось уже почти полностью разогнать лед (судно двигалось средним ходом назад и забрало инерцию), была дана команда «Стоп машина». После этого должен быть дан полный ход вперед. У машинного телеграфа стоял молодой третий помощник капитана. Он, стараясь выполнить приказание быстрее, резко дернул туго ходившую ручку машинного телеграфа и разорвал в нем цепь Галля. Телеграф вышел из строя и в машинном отделении распоряжение не приняли. Судно, набирая скорость, продолжало двигаться назад. Капитан попытался передать команду в машину через переговорную трубу, но она оказалась забитой изморозью. С каждой секундой пароход приближался кормой к стоявшему у десятого причала крупному английскому теплоходу «Глентара». Отдача якорей «Чайна-Мару» не могла спасти положение, расстояние было слишком мало — всего несколько десятков метров. Мне оставалось только крикнуть капитану: «Дайте полный ход вперед!» Он и сам это отлично понимал. Страшная авария казалась неизбежной. «Чайна-Мару» двигалась кормой с работающим назад винтом в район четвертого трюма «Глентера». Люди, находившиеся на кормовой палубе английского судна, начали разбегаться. Тогда капитан бросился к световому люку машинного отделения. Отчаянными криками ему удалось привлечь внимание механика и отдать команду — дать полный ход вперед. Это было сразу же выполнено. «Чайна-Мару» остановился, когда до теплохода было всего несколько метров, и затем начал медленно удаляться. Для передачи дальнейших команд в

машинное отделение выставили цепочку людей. Капитан с трудом поднялся на мостик, обессиленный, опустился на вынесенный из штурманской рубки складной стул. Не в меньшей степени был взволнован и я, чувствуя до некоторой степени свою вину, — я не посоветовал японцам ослабить цепь Галля, что обычно делается на наших судах при морозе.

Однажды мне пришлось встретить своего «старого знакомого».

На рейд входил немецкий транспорт «Гинденбург». Ошвартовался он благополучно и капитан, небольшого роста, круглолицый и румяный человек, подвижной, как ртуть, и словоохотливый пригласил меня выпить чашечку кофе.

Попивая ароматный напиток, мы разговорились о прошлой войне. Вернее, все началось с его вопроса:

— А вы плавали на судах в войну или служили в военном флоте?

— Я ходил на транспорте «Вологда» в Англию.

— Интересно, интересно, — затараторил он, — а не встречались ли вы с подводными лодками?

— Встречался один раз в районе Белфаста.

— А когда, не помните? — он весь напряжился, ожидая ответа.

— Это трудно забыть — 31 января, в пять вечера.

Казалось, сработала какая-то пружина. Он подскочил, как мячик. И как будто обрадовался:

— Этой лодкой командовал я, понимаете я, — он сиял, — и вы, черт дери, своим залпом чуть не отправили меня кормить рыбу.

Я до того растерялся, услышав его признание, что невнятно пробормотал что-то вроде «очень сожалею...»

— Скажите, — продолжал он, — а с какой скоростью вы шли, можете вспомнить? Это очень важно.

— Средним ходом узлов шесть-семь.

— Тогда понятно. Я рассчитывал, что такое большое судно должно иметь одиннадцать-двенадцать узлов. Вот почему торпеда прошла мимо.

Мы помолчали. Потом капитан как-то задумчиво и неожиданно серьезно произнес:

— Дикая вещь война. Ведь мы могли потопить друг друга...

Приходилось попадать и в довольно затруднительное положение.

Однажды с моря получили радиogramму от капитана крупнотоннажного грузо-пассажирского судна. Эти суда, как правило, плавали между портами Великобритании, Индии, Австралии и не были приспособлены для районов с низкими температурами воздуха. Дул сильный норд-вест при морозе градусов около тридцати. Капитан просил встретить его далеко от маяка Скрыплев, в открытой части залива Петра Великого. Учитывая свежую погоду, порт выделил мне большой буксир «Диомид».

Почти в середине залива, на полпути от острова Аскольд до маяка Скрыплев, лежало в дрейфе крупное судно с характерной окраской — черный корпус и темно-палевые надстройки и рангоут. Нос и бак его были покрыты льдом. Сразу было видно, что капитан незнаком с условиями плавания в Японском море зимой, когда рекомендуется идти во Владивосток, придерживаясь берегов Кореи и южного Приморья, где при жестоких норд-вестах не бывает крупной волны, а следовательно, и обледенения.

Поднявшись по шторм-трапу на палубу, я очень удивился — она была пустынна. На мостике находились капитан, один из его помощников и рулевой. Своим внешним видом они напоминали французов,

отступавших из Москвы в 1812 году. Капитан был в резиновых сапогах, легком плаще, на плечах — шерстяное одеяло, Примерно так же был одет и помощник. Рулевой, индус, был закутан во все, что он только смог найти у себя.

Капитан пожал мне руку, сказал, что рад видеть, просил ввести судно в порт и поставить к причалу, добавив при этом, что его команда не может выйти на швартовку — все почти раздеты и даже есть обмороженные.

В заключение капитан сказал мне:

— Я чертовски замерз, иду к себе погреться, учтите, что якорей мы отдать не можем, они и брашпиль покрыты льдом, очистить их нет никакой возможности, некому.

Я оторопел:

— А как же мы будем швартоваться?

— Как хотите, я вам больше ничем помочь не могу! — и ушел с мостика.

Расспросив оставшегося на мостике вахтенного помощника и выяснив, что судно может двигаться и управляться рулем, я послал на берег телеграмму с просьбой подготовить хотя бы десять матросов для швартовки, так как на судне команда не может выйти на верхнюю палубу.

Пока мы шли в порт, вахтенный помощник неоднократно оставлял мостик, чтобы погреться внизу. Чуть ли не каждые пятнадцать минут у руля появлялся другой матрос, одетый так же, как и первый.

Мое положение было нелегким. Отказаться от проводки в порт нельзя. В порту такое огромное судно в балласте, без якорей могло быть выброшено на берег сильным норд-вестом. Что делать? Я решил все-таки продолжать путь.

Пройдя маяк Скрыплев, я попросил помощника вызвать на мостик капитана. Вернувшись, тот ответил, что капитан залез в горячую ванну и просит меня позаботиться о судне без него. Перед самым входом в бухту Золотой Рог на мостик поднялся закутанный в несколько плащей старпом. По его приказу на баке появились два или три индуса-матроса. С их помощью удалось подать стальной трос на буксир и закрепить его на причале. Так, держась на швартове при сильном ветре с берега, судно было принято портовыми властями, затем с помощью береговых матросов и буксирных судов установлено к одному из причалов Эгершельда для погрузки. К счастью, все обошлось благополучно, хотя мне пришлось понервничать на этом «летучем голландце» без палубной команды и комсостава.

Спустившись со старпомом в каюту капитана, я услышал его веселый голос из ванной:

— Я счастлив, что судно уже у причала. Я почти согрелся в горячей воде. Много, много благодарностей, лоцман, за вашу помощь!

Я получил через старпома подпись капитана в лоцманском документе и распрощался с этими странными моряками, попавшими в беду по вине судовладельцев, направивших неподготовленное судно и экипаж в такую суровую для них обстановку. На другой день агент фирмы Бриггера сообщил мне, что капитан находится в госпитале — ему ампутировали обмороженные пальцы ног.

Мне пришлось также и выводить это судно в море. Меня встретил старпом, принявший командование судном, одетый уже по-зимнему. Он сказал:

— Лоцман, ради бога, выведите меня в открытое море на буксире, на судне все вышло из строя, кроме главной машины. В море с помощью ручного рулевого

управления я спущусь к югу. Там мы сможем оттаять. И никогда к вам, клянусь богом, больше не заглянем.

С помощью буксирного судна «Диомид» судно было выведено в залив Петра Великого. Попутный норд-вест погнал его на юго-восток к теплым водам.

Таких примеров было немало. Каждая швартовка большого судна при неблагоприятных условиях погоды — это своего рода проблема. Она разрешалась иногда удачно, а иногда превращалась в мучительную операцию и для меня, и для экипажа.

В марте 1928 года во Владивосток прибыло крупнейшее в то время грузовое судно английской компании «Блю фанел» («Синяя труба») «Филактетис» грузоподъемностью свыше четырнадцати тысяч тонн. Я встретил его на подходе к маяку Скрыплев. Такой величины парохода мне не приходилось видеть и тем более управлять им. Когда я поднялся на мостик, капитан спросил мою фамилию, заглянул в свою записную книжку и сказал: «Все в порядке, лоцман, вы имеете хорошую репутацию среди английских капитанов, заходивших сюда».

Мы вошли в порт и стали на якорь для оформления прихода. Дул свежий порд-норд-вест. С мостика берега бухты казались очень близкими. «Филактетис» необходимо было поставить к десятому причалу на Эгершельде. Швартовку осложнял крупнобитый лед, нанесенный из Гнилого угла. Агент парохода и представитель порта сказали мне и капитану, что до утра следующего дня нет возможности предоставить буксирный катер для расчистки причала ото льда. Капитан ответил, что он не возражает простоять на якоре ночь при условии, если лоцман останется на борту. На мое несчастье у меня в этот вечер собрались друзья и я торопился домой. На все уговоры и просьбы от-

пустить меня до утра, так как стоянка на якоре вполне безопасна, капитан отвечал категорическим «нет», аргументируя свой отказ размерами судна, сильным ветром и близостью берега за кормой.

Расстроенный и злой, я сказал капитану:

— В таком случае я буду ставить вас к причалу без буксира!

Он спокойно ответил:

— Это ваше дело, я полностью вам доверяю.

Агент и надзиратель порта пытались меня убедить подождать до утра. Но тут уж было задето мое лоцманское самолюбие.

Кто бывал во Владивостокском порту, тому известно, что причалы девятый и десятый на Эгершельде расположены примерно по направлению восток, таким образом, сильный ветер от норд-норд-веста прижимной. Учитывая массу крупнобитого льда у причалов, опасности сильного навала не было. Швартовка осложнялась тем, что между пирсом и бортом могло остаться много льда. Я принял решение подойти к стенке под углом сорок пять градусов вплотную, осторожно прикоснуться к ней, затем малым ходом продвигаться вдоль нее с рулем, положенным право. Таким образом, я рассчитывал отжать лед и поставить судно вплотную к десятому причалу. Такая операция с небольшим судном не могла представлять особых трудностей, но «Филактетис» был очень крупным судном и мостик его находился от носа примерно в семидесяти пяти — восьмидесяти метрах!

По-видимому, у меня было сильное желание не осканиться «при всем честном народе» — все участвовавшие в приемке судна заинтересовались нашим спором. День шел к концу, наступили сумерки. Дав сигнал гудками, что «Филактетис» идет к причалу, мы

снялись с якоря, развернувшись в необходимом направлении, что оказалось тоже не просто, и пошли к причалу.

При малом ходе машины судно перестает слушаться руля, поэтому пришлось идти средним ходом, чтобы удержать его на румбе. Это вызвало беспокойство капитана. Но другого выхода не было. Если бы судно развернулось параллельно причалу, швартовка бы не получилась. Теперь пришлось действовать очень решительно, рассчитывая на мощность машины при заднем ходе. Войдя в лед, судно продолжало двигаться в намеченном направлении, дрейф его прекратился; не доходя до причала, дали полный ход назад, благо корма находилась на чистой воде и лопастям винта не грозило повреждение. С помощью швартовщиков на берегу мы подошли форштевнем вплотную к причалу. Теперь самое сложное было позади. После этого малый ход вперед и руль, положенный право, сделали свое дело. Не прошло и двадцати минут с момента подъема якоря, как «Филактетис» был ошвартован вплотную к причалу. Капитан парохода обхватил меня за плечи и с нескрываемым одобрением сказал:

— Лоцман, впервые мое судно ошвартовано, как будто оно маленькое каное!

Спустившись в каюту, капитан вызвал буфетчика и что-то вполголоса ему приказал. Через пятнадцать минут тот принес большую корзину, наполненную вином и фруктами:

— Это для ваших гостей, — сказал капитан, — дружески похлопав меня по плечу.

...Через час я появился дома, с трудом втащив корзину, привезенную с Эгершельда извозчиком.

В апреле 1928 года в судьбе портовых лоцманов произошли большие перемены. В результате реоргани-

зации работы порта большинство лоцманов оставило службу.

Первый месяц после своего увольнения я находился в резерве Дальневосточной конторы Совторгфлота. Как-то, проходя по Ленинской улице, я встретил капитана Миловзорова. Мы не виделись уже больше года. Павел Георгиевич остановил меня и предложил зайти в находившееся поблизости кафе, пользовавшееся хорошей славой благодаря превосходному кофе.

Заказав кофе, Павел Георгиевич сказал:

— А я не без цели пригласил вас сюда! Вы по-прежнему находитесь в резерве?

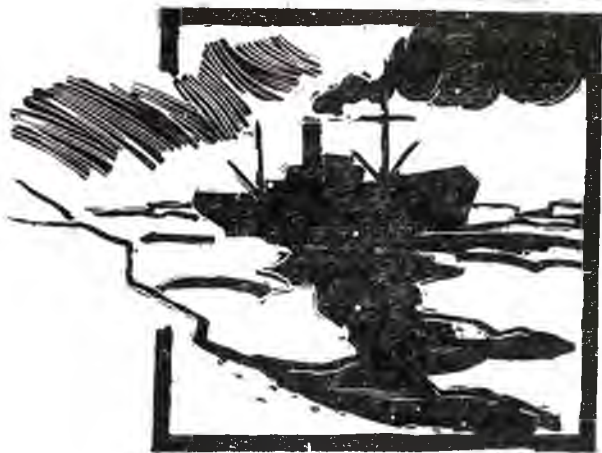
— Да, — ответил я, — и, признаться, очень скучаю по морю.

— Знаете, продолжал Миловзоров, — мне в эту навигацию предстоит довольно сложный рейс в Арктику. Надо обслужить на пароходе «Ставрополь» Колыму и остров Врангеля. Что если я вам предложу сходить со мной в этот рейс в должности старпома? Вам, надеюсь, не будет это обидно? Да заодно передам вам, если понравится, арктические рейсы. — Миловзоров, улыбаясь, с прищуренными глазами ждал от меня ответа.

— С вами, Павел Георгиевич, я с удовольствием пойду в такое плавание! Какая может быть обида! К тому же, я буду первый раз в Арктике, мне придется у вас учиться!

— Ну, тогда так и запишем — согласны!

На другой день мы явились в контору Совторгфлота и вопрос о моем назначении старпомом на «Ставрополь» на Колымско-Врангелевский рейс был решен.



ГЛАВА XIII

К ПОЛЯРНЫМ ШИРОТАМ АМЕРИКИ

Навигация в Арктике в 1928 году была очень тяжелой. Сплошные льды заполняли весь район плавания. Многолетний торосистый лед тянулся до самого горизонта. В восточной части Арктики в этом году было четыре судна — два советских и два американских. Помимо «Ставрополя», из Владивостока вышел в Тикси пароход «Колыма» под командованием капитана В. П. Сиднева. Это была вторая попытка обслужить фактории устья реки Лены морским путем.

Как известно, первый рейс в 1927 году успешно осуществил капитан Миловзоров на этом же судне, за что был удостоен высокой правительственной награды — ордена Красного Знамени. «Ставрополь» вошел в Чукотское море в начале июля. Стояли тихие туманные дни. Капитан Миловзоров, используя береговые прогалины, уверенно продвигался на запад. Несколькими днями позже в Чукотское море вошла «Колыма» и двинулась следом за нами. По радио нам было известно, что с Аляски в устье реки Колымы идут два американских судна фирмы О. Свенсен — «Нанук» и «Элезиеф». Фирма имела разрешение Советского правительства на снабжение факторий, расположенных на Чукотке.

В этом плавании я еще раз убедился, как успех во многом зависит от судового состава, и в первую очередь от капитана. Миловзоров почти не оставлял мостика, спал не более трех-четырех часов в сутки. Мы пробивались от одного разводья к другому, используя самые маленькие трещины, взрывая лед аммоналом. «Ставрополь» временами шел настолько малыми глубинами, что иногда проходил, имея под килем не более двух-трех футов! Мористее лежал сплоченный невзломанный лед, доступный, возможно, только мощному ледоколу.

Сложность такого плавания заключается еще и в необходимости как можно скорее продвигаться вперед по назначению — арктическая навигация для слабого судна весьма кратковременна. Естественно, зимовать в Арктике никому не хотелось.

До мыса Шелагского мы дошли без повреждений. За мысом береговые разводья увеличивались и дальше, на западе, была сравнительно широкая полоса открытой воды.

20 июля «Ставрополь» прибыл в Амбарчик и стал на якорь — высота воды на бере реки не позволила войти в устье. Пришлось начать разгрузку судна на внешнем рейде в открытом море, хорошо еще, что течение отжало льды к северу от берега — образовалась полоса чистой воды.

На палубе парохода находились предназначенные для колымских организаций стотонная металлическая баржа «Тунгуска» и паровой катер «Якут». Во Владивостоке их установили нам на палубу портовым краном. Разгрузить их мы должны были, придав судну крен до пятнадцати градусов и спустив по наклонной палубе на воду, так как наши грузовые стрелы не могли поднять ни катера, ни баржи.

Эта очень сложная операция прошла успешно. Можно считать, что «Якут» и «Тунгуска» — первые транспортные средства на Колыме, на которых можно было без риска перевозить снабженческие грузы от устья по реке.

После выгрузки осадка «Ставрополя» стала около четырнадцати футов, и мы спокойно прошли бар реки, приняли на борт местного лоцмана и начали продвигаться вверх по течению. Река на этом переходе почти не имеет опасных мест для такого небольшого судна, как «Ставрополь», обстановка позволяла идти полным ходом, встречное течение было довольно слабое и часов за восемнадцать мы уже оказались в Нижне-Колымске. Разгрузить несколько сот тонн груза в защищенной берегом реке при наличии доставленных плавсредств не представляло труда.

Спустя несколько дней, получив от местной фактории груз пушнины, «Ставрополь» начал обратный рейс, выполнив основное задание.

Примерно в тех же ледовых условиях мы упорно

пробивались на восток. Плаванию способствовала малая осадка судна, позволявшая проходить почти вплотную к берегу. Павел Георгиевич почти не оставлял мостика: он настойчиво использовал малейшую возможность для продвижения на восток, каждую прогалину, не позволяя отдыха ни себе, ни экипажу. В районе мыса Шмидта (в то время Северного) мы встретили американское парусно-моторное судно «Элизиеф», на котором владелец судна Олаф Свенсон стремился пройти к Колыме.

Суда стали во льду и на борт «Ставрополя» прибыл Свенсон, чтобы получить информацию о состоянии льдов на западе. Свенсон — швед по национальности, уже немолодой, но со спортивной фигурой, опрятно одетый и тщательно выбритый, исключительно вежливый, производил хорошее впечатление. Он явно был расстроен неудачей своего похода, тем более, что мы возвращались уже обратно, а ему предстояло только еще проделать то, что мы уже выполнили.

Встреча продолжалась не больше получаса, затем суда отправились по назначению. По словам Свенсона, невзломанный лед стоял примерно на нашем пути до мыса Сердце-камень.

Как потом стало известно, Свенсону удалось на «Элизиефе» продвинуться только до мыса Биллингса, где судно было вынуждено стать на зимовку.

22 августа начался сильный шторм от норда. К этому времени мы, продвигаясь разводьями, прошли Колючинскую губу. Лед сразу же уплотнился. Резко похолодало, а затем началось торошение, весьма опасное для нашего судна. Ветер усилился до десяти баллов, началось сжатие. «Ставрополь» был бы, несомненно, раздавлен, если бы счастливая случайность не спасла его.

Судно оказалось за огромной стамухой, сидящей на мели, хотя глубина моря в этом месте была свыше двадцати метров. Эта стамуха приняла на себя всю силу нагромождения льда. Кругом стоял треск и грохот. Ледяные поля крошились и лезли друг на друга. Лед у кормы судна достиг поручней, несмотря на то, что судно шло порожняком и надводный борт его был высоко над водой. В опасном положении «Ставрополь» находился около суток. Экипаж был подготовлен к тому, чтобы оставить судно. Необходимый запас продовольствия и средства продвижения к берегу были сложены на палубе.

Неожиданно ветер упал. Страшная картина открылась нам, когда рассеялся туман и прекратились снежные заряды. Кругом, насколько хватало глаз, горы наторошенного льда. Создавалось впечатление полной невозможности выйти из бело-голубых оков до конца навигации. Даже такой опытный полярный капитан, каким был Миловзоров, высказывал опасение, что мы можем застрять, если начнутся ранние морозы, вспоминая при этом зимовку «Веги» Норденшельда в сентябре 1878 года.

К счастью, эти опасения не оправдались. Дня через три при полном штиле началось разрежение льда. «Ставрополь» вскоре освободился и осторожно пошел вперед через появившиеся разводья, которые снова привели нас в береговые прогалины. Однако здесь нас постигла неудача. В районе небольшого острова пароход, следуя вдоль узкой трещины, вышел на мелководье. Глубина была настолько мала, что даже при осадке около трех метров нечего было и думать продолжать путь. Миловзоров вынужден был возвратиться назад и ближайшим разводьем возобновить движение на восток, милях в трех-четырех от берега.

Едва мы прошли несколько миль, как увидели, что к пароходу по льду идет группа людей. Это были чукчи — местные жители и среди них... Алитет. Да, тот самый, известный по роману Тихона Семушкина «Алитет уходит в горы». Это был крупный толстый мужчина, лет сорока — сорока пяти, одетый в дорожные меха и шкуры, с американским винчестером за плечами и большим ножом у пояса. Алитет был важен и довольно развязен. На правах старого знакомого капитана Миловзорова его пригласили в кают-компанию. За чашкой чая он хвастливо рассказывал о своих оленьих стадах, о закупленном у американцев оружии, патефоне, одежде и о том, что собирается взять еще одну жену. Кто-то из членов кают-компания спросил его, что значит по-чукотски имя Алитет. Не без самодовольства он объяснил, что так назвала его мать, имея в виду его неопрятность. Напившись чаю, этот царек важно сошел на лед. «Ставрополь» продолжал путь на восток.

В начале сентября мы вышли на чистую воду в районе мыса Сердце-камень и через пару дней вошли в залив Святого Лаврентия, где нас ожидал груз для острова Врангеля.

В середине сентября погрузили приготовленное зимовщикам снабжение и, покинув бухту Лаврентия, легли курсом на остров Врангеля.

В 1928 году на острове находились промышленники эскимосы, чукчи и русские во главе с известным полярником Г. А. Ушаковым. Сюда их доставили в 1926 году на том же «Ставрополе» под командованием того же П. Г. Миловзорова. В ледовом отношении то время было благоприятным, «Ставрополь» легко достиг острова и в бухте Роджерса высадил советскую колонию.

Смена зимовщиков и доставка снабжения были предусмотрены на 1928 год.

Пароход беспрепятственно достиг острова Геральд, но дальнейшее плавание ему преградили льды. Невзирая на позднее время (была середина сентября), капитан Миловзоров все же решил идти среди взломанных ледяных полей к юго-восточной оконечности острова, используя малейшую возможность для продвижения вперед.

Милях в пятнадцати от острова мы встретили сплошной многолетний лед. Вернувшись к его кромке, Миловзоров прошел по чистой воде на северо-восток в надежде найти проход к острову, но все оказалось напрасным — остров был со всех сторон закован в непроходимый лед.

Убедившись, что подойти к острову невозможно, Миловзоров в конце сентября принял решение возвратиться в бухту Лаврентия, поскольку даже незначительная задержка в этом районе могла кончиться опасным дрейфом парохода, скованного льдами. Вскоре мы достигли оставленного недавно нами поселка Лаврентия, где, выгрузив имевшиеся на борту «Ставрополя» грузы и приняв на борт экипаж гидросамолета «Советский Север», вышли в море и в конце октября благополучно прибыли во Владивосток.

Рейс на Колыму в труднейших ледовых условиях, когда два американских судна не смогли выполнить этого задания, а пароход «Колыма» зазимовал в районе острова Шалаурова, не достигнув устья Лены, был выполнен с честью.

16 ноября я был назначен капитаном парохода «Григорий Зиновьев», затем, до января 1930 года, плавал на пароходах «Томск» и «Симферополь», выполняя обычные рейсы: летом — каботажные, на Кам-

чатку, Охотское побережье и Приморье, а зимой — заграничные, в порты Японии и Китая.

В начале января 1930 года меня командировали с экипажем в США, в Бостон для приема приобретенного там парохода «Бурят». В то время над Америкой пронеслось бедствие — неизбежный кризис, когда десятки миллионов людей остались без работы, сотни банков объявили себя банкротами и люди, считавшие себя обеспеченными, в один день остались без гроша в кармане и без работы. Газеты пестрели сообщениями о многочисленных самоубийствах, целые семьи, потрясенные кризисом, в безнадежном отчаянии уходили из жизни. К нам на пароход нередко приходили десятки пожилых людей и дети, мы делились с ними продуктами, помогали, чем могли.

Страну трясло, как в лихорадке. Казалось, что Америку охватило безумие, как перед всемирным потопом. Резко возросла преступность. Шайки гангстеров орудовали средь бела дня. Магазины ломались от избытка всевозможного продовольствия, а рядом люди умирали от голода. На улицах можно было часто видеть целые толпы понуро стоящих за нищенским пособием безработных.

После ремонта «Бурят» был направлен в Нью-Йорк, который я хорошо знал еще по рейсам во время первой мировой войны. За истекшие годы этот один из самых крупных в мире городов сильно изменился, многие улицы невозможно было узнать, старые здания снесли, появились новые небоскребы и среди них знаменитый «Эмпайр Стейтс Бильдинг» в сто два этажа. Только шумный Бродвей и Таймс-сквер с головокружительными световыми рекламами остались прежними. Этот город тоже был в состоянии какого-то нервного напряжения. Как будто все куда-то несло, спешило,

вертелось и не могло или боялось остановиться, чтобы вдруг не увидеть ужасов кризиса.

В Нью-Йорке «Бурят» принял в трюмы сельскохозяйственные машины, закупленные для нас Амторгом. И не прошло и недели, как мы снова были в море, направляясь к Панамскому каналу. Чудесные острова Карибского моря мы проходили при отличной видимости, любуясь экзотической растительностью и раскинувшимися по побережью пляжами, роскошными виллами и отелями.

Панамский канал. Полный штиль и страшная жара. Особенно плохо машинной команде — на «Буряте» нет искусственной вентиляции. Больше одного часа люди не выдерживали на вахте. В машинном и котельном отделениях температура достигала семидесяти градусов.

С выходом в Тихий океан мы вздохнули с облегчением. Теперь наш курс на Гонолулу (Гавайские острова). Плыли при чудесной погоде, почти полный штиль. Судно легко делало по двести пятьдесят миль в сутки. Вот и Гонолулу. Светло-зеленые кущи пальм, чистый, жемчужного цвета песок. Высокое синее небо. Яркое солнце. Гавайцы, рослый, красивый народ, относились к нам весьма приветливо. Посетившие нас местные жители проявляли интерес и явную симпатию и радушие, что было, конечно, не по вкусу местным властям, всеми силами стремившимся не допускать общения советских моряков с населением.

Через сутки, получив топливо, свежее продовольствие и воду, мы вышли в океан и легли курсом на родной Владивосток. Весь переход до берегов Приморья протекал спокойно. Экипаж старательно приводил в порядок судно, что обычно делается перед приходом домой, на Родину.

Во второй половине июня мы вошли во Владивосток.

Вскоре мне было предложено сдать судно другому капитану и ехать в Москву для работы в центральных органах Совторгфлота.

Это назначение, прямо скажем, меня огорчило. Я не хотел нарушать налаженную жизнь и менять мостик капитана на канцелярский стол, а море — на пыльные, прокуренные коридоры и кабинеты. Но управляющий конторой Совторгфлота Гончаров сказал, что это временно, для пользы дела и что через год я опять буду плавать. А пока — надо.

С тяжелым сердцем я покидал свой родной порт, моряков и дальневосточные воды, с которыми сроднился всей душой за время работы на Тихом океане. Я подсознательно чувствовал, что мне не так скоро удастся вернуться к той жизни, к тем людям, с кем я делил радости и горести службы. Мои предчувствия меня не обманули. В начале августа я прибыл в Москву и был назначен старшим инструктором отдела эксплуатации Совторгфлота. Через два месяца прибыла в Москву семья. Так началась моя новая жизнь.



ГЛАВА XIV

ПЕРВЫИ НА КОЛЫМЕ

В конце июня 1931 года я работал в Центральном управлении морского флота вновь созданного Наркомата водного транспорта. План первого полугодия по грузоперевозкам на Дальнем Востоке был на грани срыва, тоннажа не хватало, мое настроение было убийственным.

Зазвонил телефон, поднимаю трубку:

— Бочек слушает.

— Вас просит зайти товарищ Фомин.

Первый заместитель Наркома Василий Васильевич

Фомин ведал речным флотом, к которому я не имел никакого отношения.

Несколько удивленный таким вызовом, вхожу в большой кабинет замнаркома. Фомин поднял голову от лежащих перед ним бумаг, прищулив глаза, иронически посмотрел на меня.

— Вы капитан Бочек?

— Да, Василий Васильевич.

— Я представлял вас человеком большого роста, с рыжей бородой, с этакой хрипотцой в голосе и уж, конечно, с трубкой.

— С пистолетом за красным поясом и кинжалом в зубах, — в тон ему вставил я, улыбаясь.

— Прочтите вот это письмо, в нем вы упоминаетесь, и скажите, в своем ли уме человек, написавший его.

Письмо было от инженера-гидролога И. Ф. Молодых, составившего атлас реки Колымы. Иван Федорович находился в рейсе со мной на пароходе «Ставрополь» в 1928 году.

Молодых очень обстоятельно и толково предлагал Наркомводу организовать судоходство на Колыме, для чего надо перегнать речные суда с реки Лены морем. В письме он сослался на меня, считая, что я поддерживаю его предложение.

Увидя, что я прочитал письмо и что-то обдумываю, Фомин сказал:

— Абсурдное предложение! Человек, очевидно, не знает ни моря, ни речных судов. Так ведь?

Помедлив с ответом, я сказал, что речной флот на Колыме крайне необходим.

Грузы из Владивостока выгружают в устье реки. Зимой небольшими партиями их развозят на оленях и собаках к месту назначения.

— Мне думается, что предложение Молодых может решить эту проблему, хотя оно и выглядит невероятным, — сказал я.

— Значит и вы считаете возможным плавание речных судов по северным морям. Так я вас понял, капитан?

— Да, так, хотя при этом не исключен некоторый риск.

— Но ведь речным судам придется пройти большое расстояние морями, где возможна встреча со льдом. Не проще ли доставить на Колыму в разобранном виде суда из Владивостока?

— Нет, это слишком дорого, да и на Колыме нет базы для сборки судов. Кроме того, не всегда морские суда достигают Колымы из-за тяжелой ледовой обстановки.

— А, все вы так! А стоит предложить вам выполнить это, сразу же в кусты! Так? Ведь откажетесь? За столом в наркомате спокойнее!

— Нет, не откажусь, — ответил я.

А предстояло следующее. Участок двух морей — Лаптевых и Восточно-Сибирского, расположенный между устьями рек Лены и Колымы, в то время был мало исследован. В 1878 году его прошла экспедиция Норденшельда на парусно-паровом судне «Вега», затем экспедиция Бориса Вилькицкого на ледокольных судах «Таймыр» и «Вайгач» в 1914 году и норвежец Амундсен на шхуне «Моод» в 1918 году. Капитан П. Г. Миловзоров успешно выполнил рейс на пароходе «Колыма» из Владивостока в бухту Тикси в 1927 году. И все.

Все эти суда шли вдали от берегов, придерживаясь больших глубин. На картах этих морей от десятиметровых изобат к берегу никаких глубин не было — чи-

стый белый лист. Не приходится и говорить о каких-либо навигационных ограждениях.

После моего ответа Фомин несколько минут помедлил, как бы ожидая от меня какой-то отговорки, затем, подняв трубку телефона и набрав нужный номер, сказал:

— Товарищ Березин, к вам сейчас подойдет капитан Бочек. Да, из ЦУ флота, моряк. Выслушайте его. Да. Это срочное дело.

Начальник эксплуатации восточных районов В. В. Березин был в кабинете не один. Шло оперативное совещание. Увидев меня, Березин спросил:

— У вас действительно срочное дело?

— Я так понял Василия Васильевича.

Его красивое лицо слегка помрачнело. Извинившись перед своими сотрудниками, он прервал совещание. Мы остались одни. Я подал Березину письмо Молодых, затем коротко передал разговор у замнаркома.

Березин преобразился. В дальнейшем до окончательного решения он много сделал для организации экспедиции. Совместно с ним мы выбрали из состава Ленского пароходства наиболее подходящее судно. Таким оказался пароход «Ленин» мощностью пятьсот лошадиных сил с довольно прочным носом. Беспокойство вызывали его два руля. Легкой конструкции, они выступали за кормой, имевшей вид ящика. Конечно, с такими рулями входить в лед, а тем более давать задний ход во льду было немыслимо.

Березин шутливо говорил мне, что этот пароход во льду должен работать «как часы», только вперед.

В конце июля правительство РСФСР санкционировало организацию экспедиции по перегону парохода «Ленин» из Якутска на Колыму.

К этому времени по приказу Фомина в экспедицию были назначены из ЦУ флота, не без сопротивления его начальника А. Я. Каулина, старпом А. Е. Белохов, стармех С. К. Мазанка, радист В. П. Востряков, а из Балтийского пароходства — боцман из курсантов мореходки В. В. Алексеук.

Алексеук по нашей заявке доставил в Москву необходимые для предстоящего плавания мореходные карты, лоцию и навигационные приборы: секстан, хронометр, компасы, механический лаг и др.

2 августа дальневосточный экспресс мчал нас на восток, а через пять дней на перроне вокзала Иркутска мы увидели инженера Молодых. Он рассказал мне, что якутские организации решительно возражают против перегона речного судна морем на Колыму, считая эту идею безрассудной и невыполнимой, поэтому мы не можем рассчитывать на активную помощь в Якутске. А ведь время не терпит, в этих местах лето короткое, тем более в Арктике. 9 августа мы уже летели в Якутск на гидросамолете «Д-32» с известным летчиком В. Л. Галышевым.

Под крылом простирался безбрежный зеленый океан — более четырехсот километров пролетели, не видя жилья. Витим, кратковременная посадка для заправки горючим, и летим дальше. В полдень увидели плывущий вниз по реке пароход «Ленин», на котором нам предстояло совершить свой необычный по тому времени рейс. Сели на воду на траверзе парохода и на него перебрался стармех Мазанка, чтобы ознакомиться с механизмами и общим состоянием судна. Нам до Якутска лететь осталось всего несколько часов, а «Ленин» будет в пути еще дня три-четыре.

В Якутске нас встретили без энтузиазма. На заседании Якутского совнаркома заместитель председа-

ля товарищ Иванов заявил, что якутские организации относятся отрицательно к решению наркомвода.

Особенно резко возражали речной судоходнадзор и представитель Комсевморпути Яковлев, который называл такое решение «авантюрой, если не сказать больше». В подтверждение своего мнения Яковлев сообщил полученные им сведения о тяжелом состоянии льдов на всем протяжении Северного морского пути, пароходы «Колыма» и «Лейтенант Шмидт» безнадежно застряли во льдах Чукотского моря, шхуна «Чукотка», имевшая задание доставить снабжение на остров Врангеля, раздавлена льдами и экипаж по льду вышел на берег, шхуна «Белуха», имевшая задание пройти с запада в Тикси, стала на зимовку у мыса Челюскин.

Иначе относились к экспедиции «нижестоящие организации». С благодарностью вспоминаю трудовой подвиг судоремонтных мастерских Ленречпароходства во главе с инженером Л. В. Эстеркес: все ремонтные работы по корпусу и механизмам были завершены за четверо суток. Качество было настолько высокое, что за все время плавания мы не обнаружили какой-либо неисправности. Организации Якутска заботливо и кропотливо подбирали все, что требовалось на переход.

Очень нам помогли районный комитет водников и отдел кадров пароходства. За короткий срок экипаж парохода был полностью обновлен и укомплектован квалифицированными речниками во главе с опытным речным капитаном Иосифом Самойловичем Гороватским. На «Ленин» также приняли известного в Якутии врача Михаила Ивановича Новоселецкого и опытного синоптика Гидрометслужбы Дзерделевского со всеми необходимыми научными приборами для метеонаблюдений в пути. Таким образом, наш экипаж состоял из тридцати человек.

Две важные директивы Наркомвода не были выполнены Ленпароходством — это послать с нашей экспедицией мастеров для постройки на Колыме деревянных барж и снабдить судно отборным углем. Сначала нам казалось это случайностью, но в дальнейшем мы пришли к убеждению, что пароходство было уверено, что в это время года нам не пройти по обмелевшей реке на выход в море.

22 августа мы отошли от причала и, развернувшись по течению, вышли на фарватер. Два опытных лоцмана — Марков и Пшенников, вели нас по реке: они хорошо знали низовья Лены. Как только был дан полный ход вперед, мне показалось, что все самое сложное и неприятное уже позади. Это оказалось не так. На рассвете следующего дня приблизились к перекату Турий Взвоз.

Лоцманы и Гороватский предупреждали меня, что это будет для нас самый трудный перекат, на нем, как и дальше, вниз по реке, нет навигационного ограждения и фарватер извилист. Дважды коснувшись грунта, тяжело груженный «Ленин» все-таки благополучно его перевалил.

В этот же день встретили пароход «Кальвиц» с двумя деревянными баржами, груженными углем в Сангар-Хая. Одна из барж предназначалась нам. Но капитан «Кальвица» был уверен, что мы не сможем пройти Турий Взвоз, и поэтому решил вести обе баржи в Якутск. Он был явно подавлен и весь вид его говорил: «Ну, знаете!». Взяли баржу с углем на буксир и пошли полным ходом глубоководным фарватером. Пополнив запас угля в Сангар-Хая, 25 августа пошли дальше.

Стояла холодная, дождливая погода. Шли мимо безрадостных пустынных низких берегов, поросших

мелким кустарником. Лоцманам фарватер приходилось разыскивать по «сливу», ряби и другим приметам среди мелких, низких песчаных островов многочисленных протоков. На берегах было мало приметных мест. Ежедневно происходили две-три посадки на мель. Начались изматывающие людей авралы. При посадке на мель завозили на небольшой шлюпке якоря, устанавливали «свайки», с помощью которых проталкивались на глубокое место. Баржа с углем, которую мы вели на буксире, не давала нам возможности своевременно, при уменьшении глубин, давать задний ход. Попутное течение наносило ее на пароход, осложняло съемку с мели. Мокрые от дождя люди работали на пронизывающем холодном ветре.

Так, одолевая один перекат за другим, одну мель за другой, 28 августа мы достигли Жиганска. Отсюда река имеет более устойчивый фарватер, течет среди возвышенностей. К вечеру этого дня прибыли в Булун, где мы должны были получить для всего состава теплую меховую одежду. Здесь нам сообщили, что отправленный в начале навигации пароход «Лена» до сего времени не прибыл по назначению и от него нет никаких известий. В телеграмме зампредсовнаркома Иванов просил разыскать «Лену» и оказать ей помощь. «Лена» должна была доставить для метеостанции на острове Ближнем (Ляховские острова) дом в разобранном виде и двухгодичное снабжение. Десять человек станции оказались в катастрофическом положении — пожар уничтожил жилой дом и почти все запасы.

30 августа подошли к острову Столб. Отсюда река, образуя обширную мелководную дельту, делится на многочисленные рукава и протоки. Для выхода в море Лаптевых выбрали наиболее судоходную протоку

Быковскую протяжением около ста километров. В районе песков Кресты тяжело сели на мель при сильном ветре с дождем и снегом. Потребовались сутки нечеловеческих усилий всего экипажа, прежде чем нам удалось переползти отмель.

К вечеру 31 августа на подходе к мысу Быкова увидели на севере дым судна, сомнений не могло быть — это «Лена». Мы знали, что от Колымы до мыса Челюскина не было других судов. Стали на якорь в заливе Неелова в ожидании подхода «Лены».

Оказалось, что при выходе из реки месяц тому назад судно встретило тяжелый лед, видимость была очень плохая. Продвигаясь береговыми мелководными прогалинами, «Лене» удалось пройти примерно до мыса Буар-Хая, в чем ни начальник экспедиции Турутин, ни капитан «Лены» Богатырев не были уверены, так как компасы не действовали, а мыс им не удалось открыть. На мое предложение идти с нами до острова Ближнего Турутин и Богатырев не согласились — «Лена» имела ледовые повреждения. Кроме того, они с трудом нашли обратный путь в реку, поэтому речная команда настроена весьма нервно и откажется от вторичной попытки идти в море.

Решили вместе идти в бухту Тикси, где перегрузить весь груз «Лены» на пароход «Ленин», если это будет вообще возможно. На мой запрос Наркомвод ответил: «Действуйте по своему усмотрению». Мне было понятно, что запретить нам оказать помощь бедствующей станции никто не хотел.

Капитан «Лены» Афанасий Данилович Богатырев, знатный речник, якут по национальности, очень нам помог при проходе сложной мелководной Быковской протокой. Несмотря на тяжелое плавание по реке, мы все же 4 сентября вышли в море и зашли в пустынную

в те времена бухту Тикси. Сразу же начали прием запасов угля и всего груза с «Лены». Ни минуты отдыха, надо торопиться. Впереди два моря и плавание по малоисследованной реке до Среднеколымска.

Принять весь груз «Лены» было для нас очень трудно. Все, что могло быть испорчено водой, убрали под палубу, в столовую и даже в каюты. Мелкие детали дома уложили на палубе, бревна пришлось закрепить по наружному борту судна. Хотя это до известной степени увеличило плавучесть судна, но перегруз получился ужасающий. Лац-порты, ушедшие в воду, дали течь. Кое-как справились и с этой бедой. По установленным на берегу флажным створам уничтожили и определили девиацию компасов, только для северной и восточной четвертей компаса.

Все было готово к выходу в море. Наш синоптик Дзерделевский пообещал встречный норд-ост умеренной силы и плохую видимость. Так оно и было. Судно принимало на палубу воду, речную команду «укачало».

Обойдя остров Мостах, легли на курс к проливу Дмитрия Лаптева с таким расчетом, что если встретим лед, то будем огигать его восточную кромку.

На рассвете 7 сентября открыли мыс Святой Нос у входа в пролив. Измерили глубину — всего четыре метра. В проливе погода улучшилась, и мы без затруднения подошли к юго-восточной оконечности острова Ближний и стали на якорь против сгоревшей метеостанции на расстоянии четверти мили от берега. Мелководье не позволило подойти ближе. На метеостанции была небольшая моторная шлюпка, у нас — две гребные небольших размеров. Такими плавсредствами выгрузить доставленный груз было невозможно.

Решили из бревен дома соорудить плот и на него

погрузить двухгодичное снабжение. Затем плот подвели к берегу. Эта операция заняла день и ночь. Погода стояла тихая, со слабым ветром от норд-оста. Как только на берег были поданы концы, судовые шлюпки возвратились. Тотчас пошли дальше по назначению. Как только вышли из пролива в Восточно-Сибирское море, усилился ветер от норд-норд-оста, началась бортовая качка, но судно, избавившись от лишнего груза, держалось на волне хорошо. На всем пути от пролива каждые пятнадцать минут измеряли глубину, доставали грунт и наносили их результаты на карту. Держались четырех-, пятиметровых изобат. Таких глубин на карте не было. Низкий материковый берег нам открыть не удалось. По счислению подошли к устью реки Индигирки, чтобы пополнить запасы пресной воды для котлов, так как последние двое суток котлы питали морской водой, что очень беспокоило стармеха Мазанку. На подходе к Медвежьим островам ветер от норд-оста усилился. Резко начал падать барометр. Взволнованный синоптик предсказал сильный шторм от норд-оста со снегом. И действительно, вскоре ветер начал свежить до штормового. Барометр резко пошел вниз. Заряд за зарядом налетали снежные шквалы. В завершение всего появился лед.

Часов около восьми вечера 10 сентября подошли к сплошной массе тяжелого льда, перекрывавшего нам путь к материку. Наступила ночь. Протяжно завыв ветер. Входить в лед на речном пароходе было безумием. Легли в дрейф. В полночь шторм достиг наивысшей силы. Мы могли отойти к острову Крестовского, но знали, что после шторма обычно наступают морозы, тогда «Ленин» будет скован в крепком льду.

На рассвете решили все же пробиваться к Колыме. На память все время приходил Амундсен. Он начал

зимовку 5 сентября, а сейчас — уже одиннадцатое...

От разводья к разводью пробиваемся вперед. Лишь бы не повредить рули. Неожиданно останавливаются машины — лед попал в полукоридоры гребных винтов. Проворачиваем механизмы вручную. Снова вперед. После полудня заметили, как изменился цвет воды. Попробовали — вода пресная. Лед, садясь на грунт, стал редеть. Мы где-то вблизи устья Колымы. Лед позади прикрывал нас от шторма. Стали на якорь. К вечеру сильные порывы ветра разогнали снежную метель и мы увидели к востоку от нас стоящий у входа в устье пароход «Лейтенант Шмидт», пришедший из Владивостока под командованием П. Г. Миловзорова.

На следующий день перегрузили с него груз для Нижне-Колымска, снялись с якоря и вошли в Колыму. Глубины подходящие. Без особых приключений 14 сентября прибыли в Нижне-Колымск. Таких рейсов мы сделали несколько, пока не разгрузился «Лейтенант Шмидт». Но надо было дойти до Средне-Колымска. Даже самые опытные колымские лоцманы говорили, что это невозможно. Пароход обязательно сядет на перекатах и погибнет. Ни за какие блага они не поведут его к гибели. И все же мы прошли. Топливо готовили на берегу — рубили лес. 23-го вошли в устье притока Колымы, небольшой речки Лабуи, где поставили судно на зимовку. Задание было выполнено. Речной пароход прошел из Лены на Колыму через два студеных моря.

Так завершилась история первого опытного перегона речного судна. За этим плаванием последовали другие перегоны, правда, иногда не совсем удачные, но во всяком случае предложение инженера Молодых оказалось правильным, и сейчас речной флот Колымы состоит в основном из судов, построенных на Лене.



ГЛАВА XV

СЕВЕРО-ВОСТОЧНАЯ ПОЛЯРНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ

До Москвы я добрался только в конце января 1932 года, да и то потому, что мне представилась возможность лететь из Якутска на Иркутск вместе с председателем ЦИКа Якутии Емельяновым. После доклада замнаркома В. В. Фомину и сердечной встречи с В. В. Березиным меня вызвал к себе Народный комиссар водного транспорта.

За большим столом сидел человек лет пятидесяти. Светлые волосы были гладко зачесаны назад, лицо чи-

сто выбрито и свежо. Это и был Николай Михайлович Янсон, первый комиссар водного транспорта. Вынув трубку изо рта, он встал, вышел из-за стола и, прихрамывая, сделал несколько шагов мне навстречу.

Я быстро приблизился и пожал протянутую мне руку. Стоя, он пристально меня разглядывал, затем, подмигнув, с улыбкой сказал:

— Мне необходимо кое-что вам сказать. — Янсон закурил трубку и после некоторого молчания произнес: — Вы, надо полагать, хотели бы отдохнуть, но я должен вас огорчить. Вы слышали о большом задании Наркомату по доставке грузов и людей из Владивостока на Колыму для Дальстроя?

— Мне говорили об этом в Совторгфлоте, — ответил я.

— Всего несколько дней назад вышло постановление правительства. Вас с этим документом ознакомят. Нам поручается весьма ответственная задача организовать крупную полярную экспедицию с участием большого количества судов, в том числе несамоходных. Времени для подготовки осталось не так уж много. Когда обычно суда выходят на Колыму из Владивостока?

— В середине июня. Лучше подождать в Провидении и затем использовать малейшую возможность для движения на запад, — ответил я.

— Мы решили включить вас в руководство этой экспедицией по морской части. Начальником назначен товарищ Евгенов. Вы его знаете?

— Конечно, известный полярник, — подтвердил я, — но лично с ним я незнаком.

— Познакомитесь. Пока будет продолжаться организация экспедиции и проработка всех вопросов, вы побудете здесь. Ваша семья в Москве?

— Да, я переведен из Владивостока в Москву в 1930 году, — ответил я.

— Нет ли у вас какой-либо личной просьбы?

— Нет, благодарю вас.

— Тогда до свидания. — Янсон встал и протянул мне руку.

На другой день я ознакомился с постановлением 1932 года, в котором предусматривалась доставка к устью Колымы грузов: Дальстроя — десять тысяч тонн, Якутпушнины — две тысячи тонн, тысячу человек рабочих и служащих Дальстроя, Речпароходства, Якутпушнины и других организаций, а также буксировка четырех барж и двух винтовых буксиров, предназначенных для организуемого на Колыме речного пароходства. В числе грузов Дальстроя две тысячи тонн приходилось на долю тяжеловесов-локомобилей для золотопромышленности. Раньше за одну навигацию на Колыму доставлялось максимально четыреста — шестьсот тонн. Такое количество грузов и пассажиров было неслыханным.

Все снаряжение надо было не только подготовить, но и доставить во Владивосток к маю. По тем временам это была нелегкая задача. Так как для перевозки такого количества грузов необходим был соответствующий тоннаж, то Совторгфлот поручил мне вместе с начальником Тихоокеанского бассейна (так называлось тогда Дальневосточное пароходство) А. А. Гончаровым выбрать наиболее подходящие для плавания во льдах пароходы и укомплектовать их опытными экипажами. Наш выбор пал на «Анадырь», «Сучан» и «Север» (суда, имевшие ледовые подкрепления и твиндеки для размещения пассажиров). Эти пароходы с крейсерской кормой могли вести во льдах баржи и буксиры, ошвартовав их вплотную к корме. Но трех

судов не хватало для приема всего намеченного груза, и экспедиция выбрала еще три лесовоза грузоподъемностью по две с половиной тысячи тонн постройки 1926—1928 годов: «Микоян», «Урицкий» и «Красный партизан». Для поддержания связи между устьями рек Колыма и Индигирка в состав экспедиции была также включена парусно-моторная шхуна «Темп» типа норвежских зверобойных судов грузоподъемностью немногим свыше ста тонн. Для оказания помощи судам во льдах выделили ледокол «Ф. Литке».

И все-таки даже этих судов едва хватило, чтобы разместить весь груз, так как все твиндеки судов типа «Север» были заняты пассажирами. Кроме того, каждому пароходу было необходимо принять запас угля для обратного выхода из Арктики, так как пополнить топливо возможно было только в бухте Провидения.

Такой размах транспортировки грузов и людей на Колыму у многих вызвал сомнение в возможности выполнить задание в одну навигацию, учитывая, что транспортные суда вынуждены будут буксировать во льдах несамоходные баржи и слабые буксиры.

В конце марта в Москву прибыл начальник экспедиции Николай Иванович Евгенов. Он поручил подготовку морской части мне, а на себя взял подбор научных работников.

С Николаем Ивановичем я встретился впервые. Мне было известно, что он участвовал в плаваниях на ледокольных судах «Таймыр» и «Вайгач» в Северном Ледовитом океане и даже, если не ошибаюсь, первым увидел Северную землю, будучи вахтенным офицером на «Вайгаче». Затем он много проработал по исследованию устья реки Лены, участвовал в Карских экспедициях. Был известным ученым-гидрографом и безусловно Арктику знал несравненно лучше меня,

проплававшего там всего две навигации. На меня он произвел впечатление мягкого, интеллигентного, широко эрудированного человека. Правда, вскоре я убедился, что Евгенов мало знаком с эксплуатационной практической работой нашей экспедиции и, как мне показалось, не обладает волевыми качествами, которые нужны для руководства такой большой группой людей.

В последней декаде апреля я выехал во Владивосток для окончательного выбора судов, укомплектования и организации погрузки по мере поступления снаряжения.

Перед отъездом меня принял Н. М. Янсон. Прощаясь, он сказал:

— Все, что было необходимо, мы здесь обсудили, обеспечили вам всемерную помощь. Я бы хотел, чтобы вы прониклись сознанием вашей личной ответственности за успех экспедиции. Ваше назначение исходит от Наркомата. Помните, что срыв задания явится тяжелым ударом для Наркомата, лично для меня, а также и для вас как представителя Наркомата. Экспедиция должна пройти до устья Колымы любой ценой, не бойтесь принимать смелые решения. Евгенову будет труднее — для дальневосточных моряков он новый человек, а потому его авторитет необходимо всячески поддерживать. За экспедицией будет следить не только Наркомат и Дальстрой, это вы также должны знать. А теперь, пожелаю вам успеха и удачи. До свидания.

— До свидания, Николай Михайлович! — я повернулся и пошел к двери.

Когда я уже был у выхода из кабинета, он сказал:

— О семье не беспокойтесь, мы позаботимся о ней!

— Спасибо. — Я вышел.

Поезда в то время ходили медленно. Во Владиво-

сток я прибыл только на одиннадцатые сутки. Гончаров сообщил мне, как идет подготовка экспедиции и что еще может задержать выход. Суда, намеченные для экспедиции, находились еще в плавании, но подбор экипажей уже начался.

Выход судов намечался на середину июня, чтобы после бункеровки в Провидении войти в Чукотское море к началу полярной навигации.

Суда экспедиции приняли свыше одиннадцати тысяч тонн грузов, восемьсот шестьдесят восемь рабочих и служащих Дальстроя, восемь деревянных барж в разобранном виде, четыре баржи в готовом виде на буксире транспортных судов (две — по пятьсот тонн и две — по двести пятьдесят), два винтовых буксира для работы на Колыме; на палубах судов имелись четыре моторных катера, двенадцать кунгасов и четыре деревянные баржи по пятьдесят тонн каждая для разгрузки судов в устье Колымы.

До Петропавловска суда прошли сравнительно благополучно. Погода благоприятствовала, хотя пятисоттонные баржи легкой конструкции получили небольшие повреждения на зыби. В порту пополнили запасы и двинулись дальше.

На траверзе мыса Олюторского караван попал в шторм. И опять все обошлось хорошо, если не считать легкого повреждения пятисоттонной баржи.

20 июля все суда пришли в бухту Провидения.

Ободренные первыми успехами экспедиции, В. С. Сиднев и П. И. Хренов, капитаны «Анадыря» и «Сучана», настаивали на разрешении продолжать плавание самостоятельно. В этом было свое преимущество: на «Анадыре» и «Сучане» находилась основная масса пассажиров, которых необходимо было как можно скорее доставить на Колыму, так как размещение

людей на твиндеках с минимальными бытовыми удобствами могло вызвать заболевания. Однако они отказывались брать с собой двухсотпятидесятитонные баржи. Буксировка же их во льду остающимися судами, в основном лесовозами и ледоколом, затруднительна. Но, учитывая, что «Анадырь» и «Сучан» могут произвести ценную разведку льда в Чукотском море, разрешение им дали, и 21 и 23 июля они вышли в море.

Все попытки Сиднева продвинуться на запад закончились неудачей. Тяжелый лед крупными полями преградил путь. Дули постоянные ветры от норд-веста. Плотный туман окутывал льды. Израсходовав за четырнадцать суток сто семьдесят пять тонн угля, «Анадырь» был выброшен юго-восточным течением к кромке льда в районе мыса Сердце-камень.

Примерно в таком же положении оказался «Сучан». Обследовав лед по кромке, капитан Хренов неоднократно пытался продвинуться вперед, но каждый раз встречал непроходимый крупнобитый, сплоченный норд-вестовыми ветрами лед, прижатый к матерiku.

В конце июля ледокол «Федор Литке» повел из Провидения лесовозы «Микоян», «Урицкий», «Красный Партизан», пароход «Север» и все плавсредства. Начальник экспедиции перешел на «Сучан» и попытался снова пробиться на запад.

Попытки Евгенова оказались безрезультатными. Лед был не под силу даже «Анадырю» и «Сучану», имевшим ледовые подкрепления. Евгений решил собрать все суда экспедиции у кромки льдов, выждать улучшения погоды и возобновить штурм ледяного поля.

В этих условиях мы вынуждены были отказаться от проводки пятисоттонных барж — их отбуксировали

в бухту Лаврентия. После этого группа судов, возглавляемая ледоколом, направилась к месту стоянки пароходов «Сучан» и «Анадырь».

14 августа вечером все суда соединились в районе мыса Сердце-камень.

Трехнедельное плавание в тяжелой ледовой обстановке, безрезультатные попытки продвинуться на запад, неверие некоторых капитанов в успех тяжело отразились на Евгенове. Заметно поколебалась и его уверенность в возможности пройти до Колымы в эту навигацию.

15 августа Евгенов решил собрать совещание с участием всех капитанов судов экспедиции. Страсти накалились. Ян Спрингс, Сиднев и Хренов решительно утверждали, что задание невыполнимо. Сиднев вообще предлагал немедленно прекратить попытки продвижения и возвратиться обратно. Он сказал капитанам: «Если руководство экспедиции нас не послушается, нам остается взять шапки и уйти с совещания».

Меня это возмутило.

Василия Петровича Сиднева я хорошо знал, он проплавал со мной около года вторым помощником на пароходе «Эривань» в 1925 году. Осенью, следуя на Командорские острова, «Эривань» во время ураганного шторма чуть не разбилась о скалистый остров Медный. Сиднев тогда впал в панику. В 1928 году на пароходе «Колыма» он сорвал второй ленский рейс. Войдя уже в море Лаптевых, он повернул обратно. А через пять дней после ухода «Колымы», 21 августа, деревянная парусно-моторная шхуна «Полярная звезда» вышла из Тикси и, благополучно достигнув Ляховских островов, возвратилась в Тикси. «Колыма» же зазимовала. Якут-пушнина понесла большой материальный ущерб.

Я объяснил обстановку и высказал уверенность, что

мы достигнем района мыса Ванкарем 22 августа, мыса Северного — 26—27 августа, а к устью Колымы подойдем 3—5 сентября. В заключение я сказал Сидневу, что если он очень хочет, то может брать шапку и уходить, а экспедиция должна идти вперед.

Меня поддержали капитаны «Севера», «Красного партизана» и ледокола «Литке». Они сказали, что надо попытаться использовать все возможности ледокола, нельзя допустить срыва задания.

В результате было принято решение форсировать льды всем составом экспедиционных судов (с определенным риском их повреждения), о чем Евгенов сообщил наркому Янсону, упомянув также, что это может привести к вынужденной зимовке в Арктике.

Итак, суда пошли на штурм Ледовитого океана. С невероятными трудностями 23 августа мы подошли к мысу Ванкарем. Здесь находились пробивавшиеся на восток «Лейтенант Шмидт» и «Колыма».

Встреча капитана Миловзорова с Евгеновым благоприятно отразилась на настроении начальника экспедиции. Миловзоров подтвердил мою уверенность в том, что суда достигнут Колымы в текущую навигацию.

Весь дальнейший путь запомнился как тяжелая изнурительная работа. Суда постоянно шли в тумане, видимость была минимальной из-за частых снегопадов. В некоторых случаях мы пробивались от полыньи к полынье по такому мелководью, что ледокол не мог пройти там, где проходили транспортные суда. Это вынуждало его в одиночку обходить мористые поля сплоченного льда.

Утром 30 августа, когда туман рассеялся, мы увидели до самого горизонта, насколько хватало глаз, белую равнину сплошного льда. Караван стал. Через час

я уже сидел в кабине гидросамолета «Р-5» рядом с пилотом Бердником. С высоты восьмисот метров мы хорошо выдели весь район. На запад от стоянки перемычка уплотненного льда, преграждавшего нам путь, была не более десяти миль, дальше шли прогадины, через которые мог свободно идти ледокол.

От мыса Якан до мыса Биллингса виднелась открытая вода с разреженным льдом в три-четыре балла, легко проходимым нашими судами. От мыса Биллингса кромка льда поворачивала на норд-вест, затем на норд и терялась в отдалении. Таким образом, можно было рассчитывать встретить за мысом Биллингса пространство, свободное ото льдов. К сожалению, дальше Бердник лететь не мог, показав мне два скрещенных пальца, что означало — горючего остается только на обратный путь. Самолет повернул назад. Пилот с большим риском посадил его в небольшую прогалину открытой воды вблизи «Сучана».

Разведка льдов показала, что если нам удастся успешно форсировать десятимильную преграду, то перед нами окажется открытый путь до места назначения.

С рассветом начали форсировать перемычку. Ледоколу приходилось прокладывать путь для каждого судна отдельно. Во второй половине дня удалось ввести суда в образовавшуюся прогалину. Продвижение ускорилося. До наступления темноты нам не удалось осилить все препятствия. С утра 31 августа суда продолжали пробиваться на запад и к полудню вышли в разреженный лед и продвинулись вперед миль на сорок. Это уже было большим успехом, до мыса Якан оставалось миль двенадцать. К вечеру ветер засвежел и стал отжимать льды от берега, что нам только помогало.

На рассвете 4 августа экспедиция прибыла к устью Колымы.

Теперь предстояло разгрузить суда и чем раньше, тем лучше двигаться обратно — во Владивосток.

Условия для разгрузочных работ были крайне неблагоприятны. Суда стояли в открытом море, в шести милях от места выгрузки — небольшого заливчика под названием Амбарчик, где не только никаких причалов, но и жилья не было. Заливчик был закрыт от зыби материковым берегом только с юга и востока; ветры остальных румбов разводили прибой у берега, не позволявший продолжать работы. Бар реки, находившийся к северу от Амбарчика, при южных ветрах мелел до девяти-десяти футов, а при северных поднимал воду на шестнадцать-семнадцать футов, что не позволяло пароходам в грузу перейти бар реки, а с частичной отгрузкой создавало большой риск возвращения обратно в море.

Еще до прибытия к месту назначения был разработан график грузовых операций и распределения плавсредств по судам. Учитывая позднее навигационное время, решили выгружать в любых условиях сначала людей с полным снабжением, жильем и продовольствием на тот случай, если бы пришлось прервать экспедицию из-за появления льда или заморозков.

Экипажи судов работали побригадно круглые сутки. Не хватало плавсредств, так как в условиях открытого моря оказались пригодными только две двухсотпятидесятитонные баржи и буксирные паровые катера, доставленные нами. Имевшиеся на борту судов пятнадцатитонные кунгасы и моторные боты использовали с недогрузкой и с трудом доставляли к месту выгрузки.

Из двадцати дней стоянки судов только два дня погода была тихой. В остальное время дули северные ветры, нагоняя большую зыбь. Часто из-за нее у берега

разбивались баржи и временные причалы, выбрасывались на отмели катера и кунгасы; большая волна у борта судна не всегда позволяла производить выгрузку, повреждала плавсредства. Экипажи судов и рабочие Дальстроя на берегу проделали героическую работу, было выгружено свыше пяти тысяч из одиннадцати тысяч тонн. Фактически на судах остались только технические грузы — уголь, лес и немного муки.

24 сентября из реки пошла густая шуга. Работы прекратились, катера не выгребали к берегу.

Решено было отойти на зимовку в Чаунскую губу.

Дул сильный ветер. Завыла пурга. Видимость резко ухудшилась. На подходе к северной части острова Айон пошел сплошной, прижатый к отмелям острова, лед. Шедший последним в караване «Урицкий» в снежной пурге и наступившей темноте отделился от общей группы судов и уклонился влево к северу, в результате чего оказался отрезанным льдом от Чаунской губы. «Литке» не удалось освободить пароход. «Урицкий» остался в вынужденном опасном дрейфе в восьмидесяти милях на северо-запад от места зимовки всей группы.

Зимовка в Арктике не была приятным событием. Неудивительно, что в разговорах все чаще слышались обвинения в адрес руководства экспедицией. И, конечно, это касалось меня в первую очередь. Вспомнили предупреждения Сиднева, Спрингса и других. Евгенов тяжело переживал наши трудности: почти совершенно не спал, до предела расстроил нервную систему. Он считал, что мы потерпели серьезную неудачу, особенно с вынужденным дрейфом слабого лесовоза «Урицкий». Николай Иванович Евгенов в прошлом был морским офицером и опасался, что его могут обвинить чуть ли не во вредительстве.

Я старался убедить Евгенова в том, что личный состав экспедиции во главе с ним проделал в невероятно трудных условиях замечательную работу, важное постановление партии и правительства не сорвано, как это могло случиться, если бы мы не дошли до Колымы и не выгрузили на берег людей Дальстроя. Однако настроение Николая Ивановича не улучшалось. Он заболел. У нас появилась серьезная тревога за его здоровье. Консилиум врачей экспедиции рекомендовал немедленно отправить Евгенова зимним путем на Большую Землю. Но уговорить его выполнить этот совет было нелегко. Он считал своим долгом оставаться вместе со всеми на зимовке. Но состояние здоровья его ухудшалось, и 3 ноября Евгений выехал в Москву. Его сопровождали помощник по хозяйственной части А. В. Остальцев, врач Е. Н. Калиновская и спецкор «Известий» писатель М. Э. Зингер. С ними я отправил письмо наркому Янсону, где коротко описал наши трудности и просил его оказать внимание Евгенову. Через несколько дней после отъезда Евгенова Наркомвод назначил меня начальником экспедиции.

Партийная организация экспедиции выбрала партком. Секретарем парткома был избран второй помощник капитана ледокола «Ф. Литке» К. И. Козловский, профсоюзная организация выбрала профком экспедиции во главе с рулевым ледокола Б. К. Коневым.

Козловский и Конев за время зимовки оказали экспедиции и мне огромную помощь в организации жизни личного состава. Они поддержали в самые трудные дни, когда многие считали меня виновником зимовки.

На совещании актива экспедиции мы решили все организационные вопросы по зимовке и обратились с телеграммой к наркому, в котором просили разрешить открыть техникум со следующими отделениями:

для штурманов, механиков второго и третьего разряда, судоводителей маломерных судов, машинистов, мотористов и старшин катеров.

Руководство техникумом, а затем председательство в квалификационной комиссии Наркомвод возложил на меня. Преподавателями у нас были научные работники, капитаны и старшие механики. На судах был введен строгий распорядок дня: побудка — в семь часов, завтрак — до восьми часов, выход на работу (заготовка льда, топлива, уборка) — с восьми до одиннадцати, прогулка перед обедом с одиннадцати до двенадцати, обед — с двенадцати до тринадцати, занятия в техникуме — с тринадцати часов тридцати минут до восемнадцати часов, затем ужин и в двадцать три часа тушились огни в жилых помещениях, все, кроме вахтенных, отдыхали.

С доктором Старокадомским я обосновался на пароходе «Север», на котором была организована служба радиосвязи с опытными радистами экспедиции во главе с Н. К. Перелыгиным.

Немало тревог и беспокойства приносил нам «Урицкий», зимовавший в дрейфе. Нередко от капитана Спрингса поступали тревожные радиограммы о сжатии льда и угрозе гибели судна. Спрингс с первых же дней дрейфа энергично занялся подготовкой экипажа на случай вынужденного оставления судна. За сравнительно короткий срок были подготовлены легкие сани и парусные байдарки для преодоления торосов и разводьев на пути к берегу; каждый член экипажа имел походный вещевой мешок с аварийным запасом продовольствия и теплого белья. В условиях полярной ночи оказать быструю помощь экипажу, если бы судно было раздавлено, мы не могли, также невозможно было

бы найти пострадавших вдали от берегов среди торосистых льдов. К счастью, этого не случилось.

На мысе Шелагском и на острове Айон мы основали продовольственные базы на случай выхода на берег экипажа этого парохода.

В январе 1933 года на «Урицком» начались заболевания цынгой. Охота на морского зверя успеха не имела, ослабли аккумуляторы судовой радиации — это грозило потерей связи с нами.

В марте и апреле нам пришлось организовать несколько походов к дрейфующему судну на собачьих упряжках для доставки свежих продуктов, в основном оленины, и замены тяжело больных — радиста и врача.

Все эти опасные и очень трудные поездки по торосистому и дрейфующему льду к «Урицкому» возглавлял штурман дальнего плавания, старший помощник капитана парохода «Красный партизан» Алексей Михайлович Матиясевич.

Энергичный бесстрашный молодой моряк блестяще справился с этой задачей. В одной из этих поездок участвовал второй помощник капитана парохода «Микоян» — Иван Александрович Ман.

Во время зимовки очень тяжело приходится людям, если с материка приходят плохие вести от семей. Зная это, я взял под контроль все радиogramмы и иногда задерживал их, пытаясь сначала выяснить, что случилось дома и только после этого вручал их адресатам. Однажды, как раз в самые темные мрачные месяцы зимовки, на имя одного машиниста пришла телеграмма из Владивостока, в которой жена сообщала, что, несмотря на обещания Дальневосточного бассейна, семья до сих пор не может получить продовольственные карточки и топливо. Естественно, что вручить такое сообщение зимовщику было нельзя. Я обратился к началь-

нику бассейна Гончарову с просьбой разобраться. Через несколько дней получил ответ от него и семьи машиниста, что все улажено. Только после этого я вручил адресату все радиogramмы.

Но бывали и более неприятные вещи. Зимовавшие на ледоколе два водолаза ЭПРОНа заявили, что они отказываются участвовать в общих работах личного состава и требуют полного обслуживания, ссылаясь при этом на договор, где не предусматривалась зимовка. Все попытки командования ледокола, врача Старокадомского, «треугольника» экспедиции разъяснить им, что бездействие принесет вред в первую очередь им самим, не помогли. Водолазы стояли на своем. Я обратился к командующему Тихоокеанским Военно-Морским Флотом Викторову. Викторов приказал строго наказать водолазов и предупредить, что они будут преданы суду, если откажутся выполнять распоряжения руководства экспедиции. Инцидент был исчерпан.

В первых числах июля 1933 года, как только появились прибрежные прогалины, мы вышли на ледоколе «Ф. Литке» к «Урицкому», находившемуся в пятидесяти милях на норд-вест от мыса Шелагского. Никто, в том числе и капитан «Урицкого», с которым мы все время держали связь, не верили в возможность подхода ледокола в такие ранние сроки, когда с высокого мыса Шелагского не было видно ни одной прогалины во льду в направлении дрейфующего судна. Используя малейшую возможность, каждую трещину и разводье, ледокол упрямо шел к цели и, правда, с небольшими повреждениями, 18 июля пробился к «Урицкому» через несколько дней помог ему пройти к устью Колымы.

За двое суток до подхода ледокола Спрингс сообщил, что на борту его судна тринадцать больных, све-

жее мясо кончается, соляной кислоты, ваты, бумаги, компрессов нет. Ветреные погоды, отсутствие утешительных новостей о положении судна угнетающе действуют на больных; состояние экипажа ввиду большого количества неработоспособных ставит судно в опасное положение.

К моменту прибытия «Ф. Литке» и «Урицкого» к устью Колымы там уже готовились к выгрузке грузовые пароходы «Север», «Анадырь» и «Микоян». Эти суда 19 июля прибыли к устью береговой прогалиной.

Пароходы «Сучан» и «Красный партизан», передавшие остаток груза на «Север» и «Анадырь», были направлены на восток, на выход из Арктики. С большими трудностями и дополнительными повреждениями корпуса и рулевого управления «Сучану» удалось самостоятельно выйти на чистую воду 25 августа; для преодоления пятисот сорока миль от Певека до мыса Дежнева ему потребовалось тридцать восемь суток.

Неблагоприятно сложилось плавание «Красного партизана». Он потерял винт с концевым валом и оказался беспомощным, с трудом втянулся в береговую прогалину около мыса Ванкарем, где и простоял на якоре до подхода «Литке».

Разгрузка на этот раз происходила более организованно, так как Дальстрой и Колымское речное пароходство за зиму сумели подготовиться и тем самым облегчили работу на берегу.

7 августа пароход «Север» полностью разгрузился и был отправлен в Тикси для приема угля для колымских организаций. «Север» должен был по указанию Наркомвода, зимовать вторично, поэтому его экипаж был подобран из наиболее здоровых людей экспедиции во главе с молодым капитаном Павлом Павловичем Караяновым. Наконец, разгрузку закончили, суда ста-

ли покидать устье. Последними ушли «Литке» и «Анадырь». Это было 19 августа 1933 года.

Жестокий шторм от норд-веста 26 августа, разгромивший речную экспедицию по переводу судов из Лены на Колыму под руководством капитана Миловзорова, прижал льды к берегу по всему побережью от мыса Баранова (немного восточнее устья Колымы) до мыса Сердце-камень. Преодолевая невероятные трудности, ледокол «Ф. Литке» 18 сентября вывел из полярного бассейна в районе мыса Сердце-камень пароходы «Урицкий», «А. Микоян», «Красный партизан» и «Монгол». К этому времени ледокол имел значительные повреждения корпуса, большую течь, в результате которой требовалась непрерывная откачка воды, и повреждения правого гребного винта, в связи с чем правая машина могла работать только на малых оборотах, через дейдвуд поступала вода. Когда 24 сентября караван входил в бухту Провидения, то картина была действительно удручающая.

«Красный партизан» был без винта, «Микоян» и «Урицкий» имели только по одной лопасти, у «Монгола» был поврежден винт и корпус, лесовозы не могли следовать самостоятельно даже на чистой воде, пароход «Анадырь», пробиваясь в сплоченном льду, на мелководных Аачимских банках свернул баллер руля и сломал все лопасти гребного винта; он не смог продвигаться на восток с аварийными лесовозами, которых выводил «Литке», и зазимовал вместе с пароходами «Хабаровск» и «Север» в районе мыса Якан. Они были выведены из Арктики только в следующую навигацию — навигацию 1934 года.



ГЛАВА XVI

ЭКСПЕДИЦИЯ ЗАКАНЧИВАЕТСЯ, НО...

Можно было бы и закончить рассказ о Северо-Восточной арктической экспедиции, но случилось непредвиденное. 19 сентября в Чукотском море разразился жестокий шторм. Казалось, в ветре и снеге с водяной пылью закружилась земля. Тяжелые льды сплошной лавиной двинулись к побережью. Следовавшие за группой судов, которые вел ледокол «Федор Литке», пароходы «Свердловск», «Лейтенант Шмидт» и «Челюскин» (они не входили

в состав Северо-Восточной арктической экспедиции) оказались блокированными льдом у острова Колючин.

Доставив аварийные суда в Провидение, «Литке» приступил к приему топлива и исправлению серьезных повреждений. Работы велись днем и ночью всем экипажем, надо было срочно выходить на помощь находящимся в плену у льдов судам.

На ледоколе круглосуточно работали помпы для откачки поступающей из-за борта в трюм и бункерные ямы воды (до двухсот пятидесяти тонн в час). Из-за потери одной лопасти гребного винта угрожающий стук в правом дейдвуде сотрясал все судно. Были повреждены баллер руля, рулевая машина, переключать перо на каждый борт можно было не более чем на двенадцать градусов, нельзя было давать задний ход. Основные крепления носовой части ледокола были нарушены из-за поломки шпангоутов, трещин в листах обшивки и ослабления большого количества заклепок. Из-за сильной течи в трюме и бункерных ямах погрузить запасы угля можно было только на твиндек и верхнюю палубу, что обеспечивало ледокол только на десять ходовых суток.

Состояние «Литке» было аварийным и его необходимо было немедленно выводить из эксплуатации для серьезного ремонта, так как если бы судно оказалось зажатым во льдах, то с окончанием топлива прекратили бы работу насосы и оно неминуемо затонуло. Невзирая на это, мы с капитаном Николаевым считали невозможным уйти из Провидения во Владивосток, не попытавшись оказать помощь судам, находившимся недалеко от выхода из льдов.

Первую попытку произвели 10 октября. «Литке» подошел к мысу Дежнева, где встретил кромку смерзшегося торосистого, непосильного для нас льда. Лед

был прижат вплотную к чукотскому берегу и тянулся от мыса Дежнева на норд-ост, затем на норд на всю видимость с марса.

С рассветом 11 октября лед медленно начал отходить от берега к северу, образовались разводья открытой воды. Хотя прогалина была весьма узкой, мы двинулись вдоль побережья навстречу вмерзшим в лед судам. Ближайшим по курсу ледокола был «Челюскин», и прежде всего попытались подойти к нему, вывести на чистую воду, снять с него часть угля, а затем направиться на помощь «Свердловску» и «Лейтенанту Шмидту». Все старания радистов «Литке» в течение десяти часов связаться с «Челюскиным» оказались безрезультатными.

«Литке» удалось продвинуться только до мыса Икигур, где он опять встретил непроходимый лед, вплотную прижатый к берегу. Засвежел ветер, барометр резко начал падать, завывала пурга. Лед начал обратный дрейф к берегам. Положение стало опасным. Пришлось повернуть обратно.

12 октября «Литке», окруженный льдами, оказался в плену. Через сутки возобновившийся дрейф льда на юго-восток, вдоль побережья, помог ему вырваться около мыса Дежнева. За время этой неудачной попытки ледокол израсходовал свыше четырехсот тонн топлива и получил дополнительные повреждения. Нам ничего не оставалось больше, как возвратиться в Провидение.

Непонятное молчание «Челюскина» в продолжение десяти часов я и капитан Николаев объясняли стремлением командования во что бы то ни стало пройти самостоятельно в этом году весь Северный морской путь, избежать неудачи ледокольного парохода «Сибиряков» в 1932 году. По опыту 1932 года и по наблюдению

за дрейфом льдов вдоль побережья на юго-восток были все основания предполагать благополучный выход из льдов без посторонней помощи.

1 ноября пароходы «Свердловск» и «Лейтенант Шмидт» этим дрейфом были вынесены на чистую воду и 2 ноября прибыли в бухту Провидения. «Челюскин» также дрейфовал со льдом на юго-восток, он вмерз в большое ледяное поле; 4 ноября пароход был вынесен дрейфом в пролив Беринга.

Ни у кого из нас в это время не было сомнения в том, что «Челюскин» успешно закончит рейс и, таким образом, отпадает необходимость оказывать ему помощь. Однако этого не произошло.

В своем дневнике, выдержки из которого поместил писатель Е. С. Юнга в своей книге «Капитан Воронин», Владимир Иванович Воронин об этом случае записал:

«... 4 ноября льдину принесло к этим островам (Диомида). Оставалось три четверти мили до чистой воды. Преодолеть эти три четверти мили — и мы свободны! Забравшись в марсовую бочку, я видел, как гуляет зыбь, ходят морские звери, пускают фонтаны киты. Попробовали вывести «Челюскин», однако лед был крепок, не помогли даже три тонны аммонала, которые мы израсходовали для расчистки дороги во льдах. В тот же день, 4 ноября, получили радиограмму от командования Северо-Восточной полярной экспедиции на ледоколе «Литке», предлагавшего нам помощь. «Литкс» находился недалеко, в двенадцати — восемнадцати часах хода, на рейде бухты Провидения. Если бы он имел свои обычные качества, возможно, и сумел бы освободить нас, хотя определенно это сказать было нельзя: на всем протяжении от «Челюскина» до чистой воды

громоздились торосы, возвышавшиеся над поверхностью на три метра. Зная крепость окружавших нас льдов, тогдашнее состояние «Литке» (он ежедневно принимал внутрь корпуса до двухсот тонн воды, с откачкой которой едва справлялись его водоотливные средства) и вообще его ограниченную способность к форсированию тяжелых льдов (это мне было хорошо известно, так как я служил старшим помощником капитана на «Литке», еще когда он назывался «Канада»), я отказался от помощи. А к вечеру того дня дрейф стал менять направление, увеличил скорость и погнал «Челюскин» на север от Берингова пролива. Началась пурга. 5 ноября ветер еще более усилился и развел крупную зыбь. Ледяное поле вокруг нас заколыхалось. Вал под ним доходил до «Челюскина». Хотя расстояние до кромки было три четверти мили, особенно сильно колебались льды возле борта. Я пошел на лыжах, чтобы осмотреть ледяное поле. Дошел до кромки и увидел там щели в двадцать — тридцать сантиметров. Щели заканчивались всего в четырехстах метрах от судна. Можно было надеяться, что ветер и море доведут до конца свою разрушительную работу, на этот раз так нужную нам, и помогут «Челюскину» высвободиться. Надежды не оправдались. Ветер прекратился. Наступило безветрие. Лед по-прежнему крепко держал пароход, а течение продолжало увлекать его все дальше на север от Берингова пролива к мысу Хок на Аляске. Тогда мы, скрепя сердце, обратились за помощью к «Литке». Сообщили его командованию наилучшую возможность подхода к нам по чистой воде между восточной кромкой ледяного поля, в котором дрейфовал «Челюскин», и американским берегом.

Прошло, однако, пять суток прежде чем «Литке» достиг района, где находились мы. Тем временем ударили сильные морозы. Быстро стал нарастать лед на чистой воде. Площадь ледяного поля, в центре которого мы были, значительно увеличилась, но так или иначе «Литке» не мог бы пробиться к нам. Его машины обладали только сорока процентами своей мощности, он уже принимал до двухсот пятидесяти тонн воды внутрь корпуса в час, вдобавок путь ему преградили барьеры старого льда. Когда выяснилось, что в бункерах ледореза остался небольшой, всего на неделю, запас топлива, мы вторично отказались от помощи и отпустили «Литке», чтобы не рисковать зимовкой второго судна. Это произошло 17 ноября...»

Так капитан парохода «Челюскин» В. И. Воронин излагает попытку «Литке» оказать помощь «Челюскину» в ноябре 1933 года.

Вот как эта попытка выглядела с мостика «Литке».

Помощь «Челюскину» мы предложили сразу, как, только он начал свой стремительный дрейф на север, то есть 4 ноября вечером, и на другой же день получили отказ.

Так как «Челюскин» продолжал уходить вместе со льдом на север, я попросил находившегося на борту представителя Главного управления Северного морского пути Георгия Давыдовича Красинского послать от своего имени предложение «Челюскину» вызвать ледокол. Красинский послал на «Челюскин» О. Ю. Шмидту и В. И. Воронину большую убедительную радиограмму с настойчивой просьбой принять немедленно нашу помощь. На эту радиограмму последовал ответ от О. Ю. Шмидта:

«Помощь «Литке» при известных обстоятельствах может оказаться необходимой, мы тогда обратимся с просьбой и примем ее с благодарностью. Сейчас положение еще неопределенное. Со вчерашнего вечера «Челюскин» быстро дрейфует на север, что дает нам надежду на разлом поля. Если товарищ Бошек знает о вашем предложении, то прошу выразить ему благодарность».

Получив дважды отказ, мы считали, что командование «Челюскина» уверено в благополучном исходе, поэтому начали устранять течи в корпусе с помощью цементных ящиков и ремонтировать рулевое управление.

С «Челюскина» получили сообщение, что 7 и 8 ноября лед у борта имел движение от зыби, судно находится в трех четвертях мили от разреженного льда. У нас уже не осталось сомнений в том, что командование «Челюскина» решило самостоятельно вывести пароход из льдов.

Полнейшей неожиданностью была радиограмма за подписью Шмидта и Воронина, полученная нами в полдень 10 ноября:

«Литке», Бокеку, копия Николаеву, Красинскому. Дрейф «Челюскина» продолжается в прежнем направлении со скоростью три четверти мили в час, по-видимому, мы находимся в устойчивом течении, которое грозит отнести нас к Геральду и дальше на север в район полярного пака. Хотя после обратного выхода из Берингова пролива льдина уменьшилась в размере, но наступившее и, по-видимому, устойчивое безветрие сильно уменьшает надежду на разлом льдины ветром и водой. При таких усло-

виях мы обращаемся к вам с просьбой оказать нашему пароходу содействие в выводе из льдов силами «Литке». Зная о трудной работе, проделанной «Литке», и об имеющихся повреждениях, мы с тяжелой душой посылаем эту телеграмму, однако обстановка в данный момент более благоприятная для подхода «Литке» к нам, чем когда бы то ни было, по-видимому, «Литке» сможет, следуя между восточной кромкой и американским берегом, подойти к нашей льдине с чистой воды. Состояние льдины подробно описано во вчерашней телеграмме, из которой видно, что до разреженного льда от «Челюскина» три четверти мили, а до кромки в некоторых направлениях две мили. Мы надеемся, что «Литке» сможет разломать льдину, в которую вмерз «Челюскин», при одновременной работе «Челюскина» и взрывах. В крайнем случае, если бы разломать не удалось, мы перебросили бы по льду на «Литке» большую часть людей для передачи на «Смоленск», что значительно облегчило бы нам зимовку. При необходимости «Челюскин» может дать «Литке» уголь. Шмидт. Воронин».

Однако обращение за помощью к «Литке» в то время было безнадежно запоздалым. Направление дрейфа «Челюскина» 8 ноября изменилось на норд-вест (поэтому в телеграмме и упоминался остров Геральд) и в день обращения к нам за помощью «Челюскин» находился от кромки в десятках миль, а до пролива Беринга было свыше ста миль.

Выход «Литке» в его состоянии в полярное море в середине ноября был смертельно опасен, так как он держался на плаву только при работе помп. С окончанием запасов топлива ледокол неизбежно бы

затонул. Мы с капитаном Н. М. Николаевым отчетливо представляли это, но отказаться в помощи не могли.

За очень короткий срок нам необходимо было поднять пар в шести котлах «Литке» (для экономии топлива под паром находился только один котел для отопления, света и радиосвязи), принять максимально возможное количество угля, а также пополнить запасы пресной воды и продовольствия.

Для этой цели были мобилизованы экипажи всех стоявших в Провидении судов, прекращены ремонтные работы.

12 ноября с рассветом «Литке» вышел из Провидения, на борту у него имелось шестьсот пятьдесят тонн угля, из них одна треть на верхней палубе, впереди мостика, и запас продовольствия на восемь месяцев. Дул крепкий норд при температуре воздуха шестнадцать градусов ниже нуля. Уже на подходе к мысу Чаплина ледакол встретил лед, вынесенный из Чукотского моря. К вечеру ветер перешел на норд-норд-вест, усилившись до штормового, с выходом из Берингова пролива в открытое море волны начали сильно поддавать на переднюю палубу, что грозило потерей драгоценного для нас угля. Пришлось уменьшить ход. К моменту выхода из Провидения «Челюскин» находился от нас в трехстах милях к северу, которые «Литке» мог покрыть по чистой воде за одни сутки даже с поврежденным правым винтом. 14 ноября, следуя вдоль кромки тяжелого торосистого льда, мы сблизились с «Челюскиным» в широте $67^{\circ}33'$ и долготе $167^{\circ}08'$ миль на тридцать. К вечеру этого дня, следуя на север, уперлись в кромку тяжелого льда, которая резко уходила на восток. До «Челюскина» было не более двадцати миль непроходимого для нас смерзшегося льда. Светлого времени было не более трех

с половиной часов. Нам неоднократно приходилось останавливаться, выбираясь из взломанных тяжелых льдов.

15 ноября мы обогнули вытянувшийся на восток язык торосистого поля и пошли на запад в надежде найти проход к «Челюскину» с севера, 17 ноября «Литке» находился от «Челюскина» на норд-ост в широте $68^{\circ}01'$ и долготе $168^{\circ}17'$, примерно в двадцати пяти милях. В этом месте кромка льда резко повернула на север. Следовать дальше для «Ф. Литке» не было смысла. С момента сближения на тридцать миль 14 ноября «Челюскин» под влиянием северо-восточного ветра начал быстро дрейфовать на запад.

Таким образом, наши намерения и расчеты на быстрый подход к «Челюскину» оказались неосуществимыми. Ждать у кромки в столь позднее время года для «Литке» было невозможно. Убедившись в невозможности получить помощь, О. Ю. Шмидт 17 ноября разрешил «Литке» возвращаться в Провидение. На другой день мы начали пробиваться на чистую воду, а днем получили указание от заместителя председателя Совнаркома В. В. Куйбышева и заместителя наркома водного транспорта Розенталя не допускать опасного положения для «Литке» при оказании помощи «Челюскину», при этом подчеркивалось, что ответственность за безопасность ледокола возлагается на меня и капитана Н. М. Николаева.

22 ноября «Литке» возвратился в Провидение, топлива на его борту оставалось только на одни сутки.

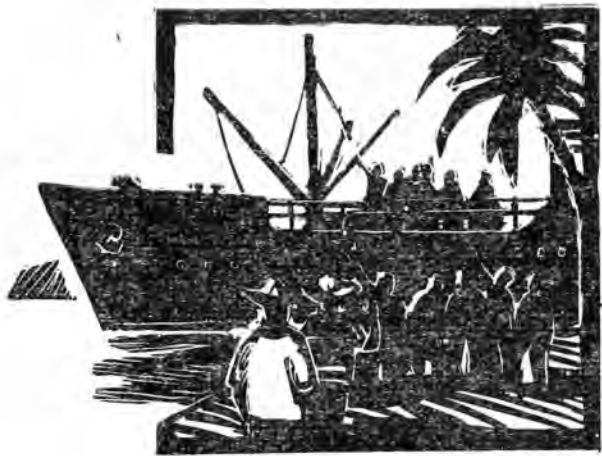
Преодолевая зимние штормы, ледокол возвращался в свой родной порт — Владивосток, где нас с нетерпением ожидали семьи и друзья. На переходе из Провидения в Петропавловск при сильной качке на «Литке» забились мусором сетки трюмных льял.

Воду в трюме было уже невозможно откачать. Создалось угрожающее положение. Капитан Николаев на огромной волне вынужден был развернуться против зыби и уменьшить ход до малого, спустить водолазов в трюм и с их помощью восстановить работу водоотливных средств.

Во время стоянки в Петропавловске мы получили сообщение от капитана парохода «Свердловск» А. П. Мелехова: его судно находится в катастрофическом положении. На переходе из Провидения с пассажирами на борту «Свердловск» в жестоких штормах сжег все запасы топлива, не смог в снежном заряде войти в Авачинскую губу и стал на два якоря у берега. Огромные волны ежеминутно грозили сорвать пароход с якорей и выбросить на бушующий берег.

С риском для ледокола мы вышли из Авачинской губы в океан. Зыбь накрывала нас с носа до кормы, включая мостик. Надо было разыскать «Свердловск», подать на него с помощью поплавков буксир и ввести аварийное судно в Петропавловский порт. При выполнении этой операции в полном блеске показал себя экипаж ледокола и его капитан. Я с восхищением наблюдал великолепную выдержку и мужество этого замечательного моряка, без колебания вышедшего на помощь бедствующему судну, хотя свое только чудом держалось на воде. «Свердловск» был доставлен в порт.

«Литке» возвратился во Владивосток 4 января 1934 года, пробыв в плавании пятьсот пятьдесят суток.



ГЛАВА XVII

К ЭКВАТОРУ

13 сентября 1934 года в Ленинграде мне предложили стать капитаном теплохода Черноморского пароходства «Старый большевик». Пришлось его принимать в то время, когда на нем уже шла полным ходом погрузка рудничных стоек на бельгийский порт Антверпен.

«Старый большевик» построили в Ленинграде на Северной верфи в 1933 году. Старые питерские большевики, в честь которых и назвали судно, вручили экипажу свое памятное революционное знамя,

надежно хранившееся в красном уголке теплохода как реликвия.

Судно предназначалось в основном для перевозки лесных грузов. Оно было однопалубным, с широкими грузовыми люками. Теплоход мог принять свыше пяти тысяч тонн груза. Главный двигатель завода «Русский дизель» мощностью две тысячи двести лошадиных сил позволял развивать скорость в грузу до одиннадцати узлов.

Экипаж состоял из сорока человек, в основном черноморских моряков. На этом судне не было темных, тесных матросских кубриков: команда размещалась в двух- и четырехместных просторных каютах, на нем имелись оформленные со вкусом кают-компания, столовая команды, красный уголок и судовой лазарет.

Как и можно было ожидать, теплоход находился в образцовом порядке, дисциплина экипажа была на высоте, чем заметно гордился старший помощник капитана Алексей Ребрик, сравнительно молодой, подтянутый моряк, постоянно озабоченный своим большим хозяйством.

Погрузка шла круглосуточно на все пять трюмов и через два дня «Старый большевик» вышел в Финский залив.

В Северное море вошли Кильским каналом. Полный штиль. Берега чуть-чуть подернуты белесой дымкой. На пятые сутки подошли к устью реки Шельды; у маяка Флушинг, что у устья реки, приняли бельгийского лоцмана и через шесть часов ошвартовались у причала порта.

Мне впервые пришлось попасть в этот пользующийся мировой известностью город. От устья часа три мы шли рекой, проходящей по территории Нидерлан-

дов. По берегам реки виднелись небольшие опрятные селения и отдельные усадьбы с остроконечными черепичными крышами. На низких светло-зеленых лугах паслись стада. Все это напоминало полотна картин голландских художников. Изредка с берега местные жители махали руками вслед проходящему судну. Идилля да и только.

Разгрузка теплохода в Антверпене проходила медленно. Бельгийские докеры, флегматичные, невозмутимые люди, работали только в одну смену с часовым перерывом на обед, по воскресеньям выгрузка не производилась и порт замирал.

В первое же воскресенье, около десяти часов утра, к нам на борт прибыла большая группа бельгийских военных. Среди них выделялся пожилой человек с отличной выправкой, в генеральском чине. Он обратился ко мне на английском языке, сказал, что всех прибывших очень интересует наше судно и попросил показать им его, познакомить, как живут и отдыхают советские моряки.

Я повел их по помещениям «Старого большевика». Осмотрев каюты, бельгийцы задержались в красном уголке, где отдыхала команда. Кто читал, кто писал письма. Некоторые играли в шашки и шахматы и уж, конечно, в неизбежного «козла». Один из гостей спросил:

— А почему они не идут на берег?

— Свободные от служебных обязанностей пойдут после обеда. Пообедав, гулять приятнее, — ответил я.

— Логично, — сказал генерал, — и знаете, господин капитан, прежде чем зайти к вам, мы побывали на бельгийских судах. Там почти все поголовно спят в грязной одежде, в тесных темных кубриках, живут, как свиньи. То, что мы увидели у вас, нас удивило.

Скажите, на всех советских судах команды живут, как на этом судне?

— К сожалению, еще не на всех. Наш теплоход новый, проектировался и строился в Ленинграде. В Советском Союзе еще немало судов, построенных за рубежом до Октябрьской революции, но на них уничтожены темные, тесные кубрики. Команда размещена по каютам, при этом обязательно есть столовые и красные уголки для отдыха и занятий, — ответил я.

Вежливо распрощавшись, бельгийцы сошли на берег, оживленно обсуждая свои впечатления.

До конца 1934 года «Старый большевик» выполнил на Балтике еще два рейса: один в литовский порт Мемель (ныне Клайпеда), другой в немецкий порт Любек.

Стоянка нашего теплохода в Мемеле совпала с гастролями Федора Ивановича Шаляпина. Естественно, нам захотелось побывать на его концерте. Порядка ради мы с помощником по политической части решили согласовать коллективное посещение концерта с советским консулом в Мемеле. Консул встретил нас приветливо, но сказал:

— Этого не советую делать. Я и сам не прочь бы его послушать, но Шаляпин поместил в местной литовской газете статью, в которой написал, что он дважды ограблен в жизни: первый раз большевиками, а второй — капиталистами. В США во время глубокого кризиса 1930—1932 годов он потерял почти все свое состояние в каком-то обанкротившемся американском банке. Лучше уж потерпите...

Из Любека в конце декабря 1934 года «Старый большевик» был направлен в Мурманск.

Северное, Норвежское и Баренцево моря мы прошли в жестоких штормах. Теплоход шел без груза. Стремительная качка на большом волнении. Мрачное

небо с зарядами дождя, густой туман, а с приближением Баренцева моря — снежная метель. Плавание было мало приятным и трудным.

Войти в норвежские шхеры мы не рискнули, опасаясь темного времени года, когда плавание там крайне сложно, особенно для судна в порожнем состоянии, когда оно подвергается сильному ветровому дрейфу.

В одну из неуютных ветреных ночей мы прибыли в холодный Мурманск. Теплоход поставили под срочную погрузку ящичных комплектов. Нам предстояло доставить их на Канарские острова, в испанские порты Лас-Пальмас и Санта-Крус.

Поход в субтропики для большинства был необычным, это внесло в нашу однообразную за последнее время жизнь большое оживление, всем хотелось скорее оказаться в теплых водах, под горячим солнцем, безоблачным небом, среди изумрудной зелени и синих волн. Кроме того, мы знали, что на этих отдаленных островах еще не было советских судов, да, пожалуй, и в этом столетии ни одного русского судна. Все это придавало нашему рейсу романтичность и некоторую новизну, ожидание необычного, незнакомого. Предстояло совершить переход в три тысячи четыреста миль без захода в какой-либо порт, что при нашей скорости потребует не менее двух недель!

Из Мурманска мы вышли в двадцатых числах января 1935 года. Все трюмы были полностью забиты, но так как груз был легким, то теплоход имел малую осадку. С одной стороны, это было хорошо — скорость в хорошую погоду могла быть предельной, но при шторме, особенно при встречных ветрах, она резко уменьшалась от большой парусности надводного борта.

В Баренцевом море, как только мы прошли полуостров Рыбачий, нас встретил жестокий шторм, который развил большую встречную волну. Судно значительно снизило скорость. То нос, то корма высоко взлетали над волнами. Выходящий из воды винт работал вразнос и теплоход трясло как в лихорадке.

Опасаясь попасть за мысом Норд-Кап в обычные в это время сильные штормовые ветры от зюйд-веста, мы вошли в норвежские шхеры и решили идти ими до порта Копервик, расположенного в южной части Норвегии. Шхеры сокращают путь судов, идущих из Баренцева моря на юг. Ими можно пройти внутренними водами свыше тысячи миль. Начинаются шхеры от северного норвежского порта Ханнинсваага. Летом плавание ими не представляет особых трудностей. Другое дело зимой, когда продолжительность дня всего четыре-пять часов, при частых снежных метелях, скрывающих маяки, сильных течениях в узкостях фиордов.

В Ханнинсвааге мы приняли двух норвежских лоцманов, людей огромного роста, пахнувших кофе и табаком, молчаливых, хорошо знающих свое дело.

С прохождением обширного западного фиорда погода начала портиться, пошел снег, видимость резко ухудшилась.

Обеспокоенные лоцманы не сходили с мостика, да и я сам понимал сложность нашего плавания в таких условиях. Приходилось уменьшать ход до малого, что увеличило опасность на течении сноса с курса.

Внимательно ознакомившись с картой района плавания, я предложил лоцманам при первой возможности найти якорную стоянку и отдать якорь, чтобы переждать непогоду.

Мое предложение явно обрадовало лоцманов, они оживленно посоветовались и не прошло часа, как мы укрылись в небольшом фиордике и надежно стали на якорь.

Спустившись в кают-компанию, где нам подали кофе, норвежцы стали приветливее, понемногу разговорились, попыхивая своими трубками. Один из них, заложив новую порцию душистого табака, пахнувшего медом, польстил мне, назвав благоразумным решение стать на якорь, пояснив, что обычно советские капитаны не любят отстаиваться на якоре в дурную погоду, и когда им предлагают это сделать, они отвечают: план, план, план.

Рассмеявшись, я ответил, что у нас также есть план и мы будем добиваться его выполнения, но для меня прежде всего безопасность судна. Норвежцы одобрительно закивали головой.

К утру погода несколько улучшилась, видимость позволила двигаться дальше без особого риска. Мы подняли якорь и пошли на юг. Еще двое суток мы продвигались фиордами. Затем, словно из моря, перед нами вырос порт Копервик, здесь южные фиорды кончались. Лоцманы сошли на берег, мы вышли в море. Крупная зыбь от веста после недавнего сильного шторма немилосердно валила наш теплоход с борта на борт, но тем не менее судно хорошо держалось на курсе. Вошли в Северное море, зыбь уменьшилась — от нее нас закрыли Британские острова.

Подошли к Английскому каналу. Густой «смог» темно-серой массой висел над самой водой. Движение судов в канале было весьма интенсивным. Курсы пассажирских судов, пересекающих канал на пути из Англии во Францию и обратно, располагались перпендикулярно нашему, что в тумане особенно опасно.

Шум дизелей затруднял слышимость туманных сигналов.

Приходилось изредка останавливать машину, чтобы лучше разобраться в сигналах встречных судов. В те времена, тридцать лет назад, у нас не было таких совершенных радиоэлектронавигационных приборов, как радар, гирокомпас, эхолот, которые теперь значительно облегчают судовождение. Так или иначе, не без волнения, мы все же Английский канал прошли благополучно.

Над Атлантикой сияло солнце. Полный штиль. Чем дальше мы спускались к югу, тем становилось теплее и теплее, дни увеличивались и наш теплоход легко выжимал двести пятьдесят миль в сутки.

Бискайский залив, грозный для моряков зимой, также пропустил нас милостиво. Правда, мы шли далеко от берегов, поэтому могли не почувствовать его бурного нрава.

Через две недели после выхода из Мурманска на горизонте над синевой волн показались горы Канарских островов с пиком Тайде. На рассвете мы подошли к первому порту нашего назначения Лас-Пальмас. Пологие склоны сплошь покрыты какими-то кудрявыми зелеными шапками. Внизу, вдоль линии прибоя, белый город. Впечатление, особенно после суровых северных морей, неотразимое.

Порт Лас-Пальмас находится на острове Лансароте, одном из самых крупных в этом архипелаге. У входа в порт нас встретил портовый лоцман, седой высокий человек, изысканно вежливый и учтивый, в ослепительно белом костюме.

Умело ошвартовав теплоход к причалу, лоцман широким жестом руки показал на бегущих к причалу людей, сказав на отличном английском языке:

— Вам, капитан, у нас придется нелегко! Мы знаем о Советской России только по газетам. К вам придет все население города и даже острова и их ничто не сможет остановить. Желаю вам успеха и благополучия.

Пожав мне руку, он легко сбежал по трапу на берег.

Кают-компанию заполнили представители местных газет. Со всех сторон сыпятся вопросы, на которые я с трудом успевал давать ответы. К моей радости, я не услышал враждебных или провокационных, что нередко случалось в портах Западной Европы. Но корреспонденты всего мира обязательно ждут сенсационный материал, поэтому мне приходится отвечать осторожно, нередко отделываться шуткой, что всегда хорошо принимается, даже если нам и не очень симпатизируют.

Больше всего вопросов о судне. Удивленные восклицания, когда узнают, что оно построено в Ленинграде. А мои слова о том, что десять дней назад мы шли среди гор Норвегии, покрытых снегом, им показались невероятными. Вопросы так много, что наконец я прошу пощады. Все смеются и обещают, что нам будет еще тяжелее, скоро все судно заполнится людьми.

— Поймите же, мы никогда не видели советского человека. Наши старики рассказывают, что только в прошлом столетии на наши острова изредка заглядывали русские военные корабли на пути в Тихий океан. Вы для нас почти что марсиане, — говорит со смехом кто-то из корреспондентов.

От репортеров меня спасает старпом. Он входит и растерянно говорит:

— Александр Павлович, как быть? на берегу собралось огромное количество людей, приветствуют нас,

бросают на борт цветы, полиция с трудом сдерживает рвущихся к нам людей.

Выходим на спардек. Я прошу передать полиции, чтобы пропустили людей на судно. И вот полиция уже смята и оттеснена от трапа: люди ринулись, как пчелы из улья, что-то кричат по-испански, улавливаю только знакомое слово «советика».

Гости растекаются по всей палубе теплохода, окружают каждого из нашего экипажа, поднимаются к нам на спардек, десятки рук тянутся к нашим рукам. Лица всех растроганные, радостные.

После первых минут меня охватывает беспокойство. Как же начать разгрузку, когда на палубе находятся сотни гостей, а с берега продолжают идти и новые группы. Появились женщины с детьми, пожилые люди. На корме, у государственного флага, собралась толпа, многочисленные фоторепортеры, смех, шум.

Ко мне подходит высокий седой человек, главный стивидор порта и говорит:

— Начнем выгрузку, капитан!

— Пора бы, но как? Люди даже на люках трюмов.

Стивидор улыбается и успокаивает:

— Не волнуйтесь, сейчас все устроим, — он улыбается и идет на мостик. Взяв мегафон, начинает громко говорить что-то по-испански, обращаясь на носовую и кормовую палубы.

Люди отвечают ему веселыми криками и быстро очищают грузовые люки. Докеры приступают к работе. Затарактели судовые лебедки, и доставленные ящичные комплекты потекли непрерывным потоком на берег из всех трюмов.

В первый же день у нас побывало, по самым осторожным подсчетам, десять тысяч человек. Не было такого места, куда бы не заглянули наши гости. Не

говоря уже о жилых помещениях, многие из них просили показать судовые механизмы, при этом постоянно задавался вопрос: «Советика?»

Среди молодежи обращала внимание своей восторженностью и желанием как можно больше сделать для нас пятнадцатилетняя девочка Электра, дочь работницы с консервной фабрики. Электра — светлая шатенка, небольшого роста, почти без загара, резко выделялась среди темноволосых и смуглых испанцев.

Она с утра и до позднего вечера, пока не появлялась на борту теплохода ее мать, водила бесчисленные экскурсии вновь прибывающих гостей, показывая судно, как будто она была уже членом нашего экипажа. Каждого из нас она представляла очередной группе, как редкостный экспонат, называя должность с такой милой серьезностью, что мы никак не могли удержать улыбок.

Внимание наших гостей особенно привлекало красное знамя, врученное экипажу теплохода питерскими большевиками. В красном уголке всегда было многолюдно и оживленно. Мы рассказали историю знамени испанской молодежи. Пылкие речи Электры можно было слышать многократно в течение дня. По горячности ее объяснений мы предполагали, что воображение и энтузиазм девочки значительно дополнили историю этого подарка.

В первый же день личный состав теплохода получил столько приглашений посетить наших новых друзей, что если бы мы приняли их, то нам, вероятно, пришлось продлить стоянку по меньшей мере на месяц. Все же отказываться от такого проявления внимания к советским морякам мы не могли, мы бы обидели дружелюбно настроенных к нам людей.

Мы обсудили этот вопрос с помполитом и решили выделить несколько групп из экипажа во главе с ответственным лицом из комсостава для посещения нескольких селений внутри острова.

По рассказам побывавших в гостях у испанцев, их принимали как родных, угощали фруктами, виноградным вином, охотно показывали свои незамысловатые хозяйства, давали советы по выращиванию овощей, фруктов, домашних птиц.

На третий день на борт явился уже знакомый нам старшина лоцманов с представителем порта. Они предложили нам освободить на два часа причал для прибывающего из Испании пассажирского судна. Требование вполне законное, и я не мог возражать, так как действительно все причалы были заняты, к тому же наш теплоход стоял близко к центру города.

Стоял полный штиль. Никаких затруднений для отхода от причала не было. Лоцман со знанием дела отвел малым ходом вперед на носовом шпринге корму от причала, затем, дав малый назад, спокойно отошел на рейд, где мы отдали якорь. Все его действия были правильны и я, сам в прошлом выполнявший такие работы во Владивостокском порту, не сделал бы маневра лучше него. На место нашего теплохода вскоре ошвартовалось небольшое пассажирское судно с испанским флагом. Часа через два оно закончило свои операции и освободило занятый причал. Мы подняли якорь и направились на свое прежнее место. По-прежнему стоял мертвый штиль. При таких обстоятельствах подойти к причалу не представляло трудностей. Некоторые осложнения могли создать стоявшие у причала суда, необходимо было стать между ними, при этом по носу находился рефрижератор под норвежским флагом.

Сблизившись с причалом левым бортом, начали с помощью моторных катеров заводить манильские перлины, не тонущие на поверхности воды: на каждом катере находилось по пять швартовщиков-испанцев.

В тот момент, когда катера подошли к причалу и подали на него швартовые, неожиданно с гор подул прижимной к причалу ураганный шквал, расстояние до берега было каких-нибудь сорок — пятьдесят метров. Теплоход, облегченный после частичной выгрузки, стремительно понесло на пирс.

Один катер с людьми оказался между каменной стеной причала и бортом приближавшегося судна. Положение было трагическим, катер не мог уйти под корму рефрижератора — этому мешал поданный на берег, но не натянутый швартов, а высокий причал не позволял швартовщикам с катера выбраться на берег. Видя стремительно надвигающееся на них судно, люди на катере подняли отчаянный крик. Стоявшие на берегу в ужасе закричали. Лощман, схватившись за голову, что-то кричал на берег, давая советы.

Отдача якоря на близком расстоянии от причала не могла спасти положение. Для размышления оставались секунды. Я бросился к машинному телеграфу и дал средний ход вперед с тем, чтобы лечь носом теплохода на корму норвежского рефрижератора, правда, уверенности в том, что я успею это сделать, не было. Шквал гнал судно с невероятной быстротой. Ход назад опаснее — можно повредить корму и руль.

Еще мгновение и нос «Старого большевика» ложится на правую сторону кормы норвежца. Слышен треск и скрежет металла, затем толчок кормы о причал. Судно наконец остановилось.

Катер оказался в защищенном треугольнике. Люди на нем стояли бледные, оживленно что-то говорили,

жестикулируя, лоцман подошел ко мне и взволнованно пожал руку. Я почувствовал, что к горлу подступил комок...

Как только катер пролез под швартовом и оказался в безопасности под кормой у рефрижератора, мы на малом ходу отошли от кормы норвежца и ветер быстро прижал нас к причалу.

Минут через пять — семь после этого шквал так же быстро, как и начался, угас, опять наступил полный штиль.

На корме норвежского судна собралась часть его экипажа, среди них и капитан. На рефрижераторе были повреждены поручни, верхний лист обшивки смят, завален внутрь. У нашего судна, кроме содранной краски, повреждений не было.

С берега слышны какие-то выкрики. Лоцман говорит, что его обвиняют в происшествии.

Когда мы спустились на спардек, к нам подошел представитель порта. Я попросил объяснить людям на берегу, что в случившемся нет вины лоцмана, все произошло от неожиданного шквала.

Отдав распоряжение приготовить обед, я пошел на норвежское судно переговорить с капитаном. Он встретил меня на спардеке и озабоченно объяснил, что закончил погрузку фруктов и овощей на Марсель. Устранение повреждений, на что потребуется несколько суток, может привести к порче груза и большим убыткам.

В это время к нам подошла высокая седая женщина с моложавым приветливым лицом. Это была жена капитана, она все время плавает с ним, как это принято на норвежских судах, годами скитающихся по всему белому свету без захода в свои родные порты.

— Мне сказали, что ваше судно чуть не раздавило людей на катере. Какой ужас!

— Да, мадам, но все кончилось более или менее хорошо.

Капитана и его жену я пригласил к обеду на наше судно. К обеду подошел и начальник порта, которому я также послал приглашение.

Начальник порта шутливо накинулся на лоцмана:

— Как же, отец, вы допустили такое неприятное событие? Что скажут о нас советские моряки!

Вначале я не понял его обращения, но лоцман ответил, что начальник порта действительно его старший сын. Я сейчас же взял под защиту лоцмана.

Во время обеда никто не вспоминал об аварии. Разговор шел на общие отвлеченные темы.

После обеда начальник порта предложил обсудить происшествие и подыскать лучшее решение, при этом он заявил, что хотя ему неприятно говорить о происшествии в порту, но он благодарен командованию теплохода «Старый большевик» за то, что сохранены жизни людей.

— Какие будут ваши предложения, капитан? — обратился ко мне начальник порта.

Я предложил дать указание ремонтным мастерским составить смету на стоимость работы, а я выдам через нашего субагента гарантийное письмо на оплату расходов.

Слово теперь было за капитаном норвежского судна. Все взоры обратились к нему, ожидая решения.

Норвежец не спешил с ответом, что-то обдумывая. Совершенно неожиданно для всех заговорила жена капитана.

— Надо найти такое решение, чтобы облегчить советскому капитану его материальную ответствен-

ность. На то, что он сделал, решился бы не всякий. Главное то, что люди не пострадали и на причале нет плача и рыданий матерей, жен и сестер. Я с ужасом думаю, что было, если бы испанцы на катере были раздавлены.

Норвежский капитан, подняв опущенную голову, сказал, обращаясь к начальнику порта:

— Вообще предложение капитана советского судна в основе правильное. Но я опасаюсь, что в ходе ремонта может выявиться больший расход, чем это будет предусмотрено в гарантийном письме. Кто же мне возместит такой убыток?

Я с тревогой взглянул на начальника порта.

— Пусть это вас не тревожит, капитан. Оценку стоимости работ произведут мастерские нашего порта и я гарантирую, что никаких дополнительных расходов они не потребуют. Итак, вы согласны с предложением советского капитана? — сказал начальник порта.

— По-видимому, предложение его правильно. Я согласен.

Так был решен этот неприятный вопрос.

На другой день выгрузка была закончена. До последнего часа теплоход был заполнен гостями. Перед выходом в море нас пришли проводить представители коммунистической партии. В основном это были сравнительно молодые люди.

Извинившись за запоздалое знакомство, один из них сказал нам по-английски:

— Мы не хотели вмешиваться, чтобы нас не обвинила полиция в пропаганде. Мы знали, что и без нашей помощи десятки тысяч жителей острова придут к вам и, как видите, не ошиблись. Лучшей пропаганды нельзя придумать. Мы несказанно рады вашему посе-

щению Лас-Пальмаса и хотели бы, чтобы как можно чаще советские суда приходили сюда.

В беседе один из испанских товарищей, узнав, что в Советском Союзе ликвидирована неграмотность, с горечью сказал:

— Вы не поверите, но семьдесят пять процентов у нас неграмотны. Подавляющее большинство находится под сильнейшим влиянием католической церкви, которая стремится как можно дольше держать народ в невежестве!

Расставание было более чем дружеское.

На другой день после выхода из Лас-Пальмаса мы прибыли в порт Санта-Крус на острове Тенериф. В этом порту нам предстояло закончить выгрузку ящичных комплектов.

Город Санта-Крус расположен на равнине, в некотором отдалении поднимаются крутые горы. Он не производит такого чарующего впечатления, как Лас-Пальмас, раскинувшийся на холмах, близко подошедших к берегу моря.

Здесь нас ожидала иная встреча. Власти порта, очевидно информированные о том, что происходило в Лас-Пальмаса, приняли меры, чтобы не допустить такой демонстрации дружбы к советским морякам. На причале были выставлены большие наряды полиции, поблизости расположилась воинская часть.

После оформления прихода мне было заявлено, что выход членам экипажа в город не разрешается. Это удалось устранить после решительного протеста.

Портовые грузчики, участвовавшие в разгрузке теплохода, работали под наблюдением полиции, не поднимая головы и избегая какого-либо общения с нашей командой.

Жители города большими группами часами стояли в отдалении, наблюдая за нашим судном, не обращая внимания на жандармерию, старавшуюся отогнать их подальше от причала.

Чтобы поскорее избавиться от нежелательного судна, каким был для них «Старый большевик», портовые власти разгружали судно ускоренными темпами, в две смены. Суток через трое груз был сдан. Закончив необходимые формальности, мы вышли в Атлантический океан. Нам предстояло проделать обратный путь в Мурманск в зимних штормовых условиях на судне без груза, с наполовину израсходованным запасом топлива, что очень ухудшало мореходность теплохода. Надводный борт его был теперь очень высоким, гребной винт на зыби оголялся, скорость при встречном ветре снижалась до пяти-шести узлов.

На подходе к Гибралтарскому проливу неожиданно получили распоряжение Черноморского пароходства следовать в Феодосию.

На подходе к Греческому архипелагу я получил радиограмму из наркомата, в которой запрашивалось мое согласие возглавить в текущем году экспедицию по перегону двенадцати речных судов из реки Лены на Колыму Северным Ледовитым океаном. Хотя задание было нелегким, я без колебания подтвердил согласие.

В двадцатых числах февраля мы подошли к проливу Дарданеллы. Мне не приходилось плавать в этих водах (не считая короткого плавания на «Неве» в 1911 году), но, внимательно изучив карту и лоцию пролива, я решил пройти его без помощи лоцмана. Перед выходом в Мраморное море в проливе стояло на якорях десятка полтора различных судов. Старпом

Ребрик обратил мое внимание на это и высказал предположение, что, по-видимому, ожидается ухудшение погоды, не следует ли и нам стать на якорь, так как наступает ночь и барометр медленно падает. Вызванный на мостик радист сказал, что никакого предупреждения об ухудшении погоды он не получал.

— На теплоходе с мощностью машин в две тысячи двести лошадиных сил бояться войти в крохотное Мраморное море, где нам придется пройти всего сто двадцать миль до Босфора, как-то неудобно после плавания в Атлантике, — сказал я.

За свою самоуверенность я едва не был жестоко наказан.

Мы вошли в Мраморное море и легли курсом на Босфор. Вскоре стемнело. Норд-ост, встречный для нас, начал набирать силу, барометр стремительно падал, началась метель, что казалось на юге невероятным. Встречная зыбь увеличивалась, порожний теплоход стал заметно терять ход, начались перебои в двигателе.

Около полуночи ветер достиг силы урагана. В два часа ночи судно увалило влево, поставило лагом к зыби. Все попытки привести теплоход на курс прямо против ветра успеха не имели, он дрейфовал на зюйд-вест к берегу, от которого мы в это время находились не более чем в сорока милях.

Войти обратно в Дарданелльский пролив ночью, в метель, при ураганном ветре было невозможно.

Оставался единственный выход, чтобы не быть выброшенным на подветренный берег, как только глубины с приближением к берегу уменьшатся, попытаться отстояться на якорях.

Судно с остановленным двигателем продолжало дрейфовать со скоростью пять-шесть миль в час к

подветренному западному побережью Мраморного моря. Рев ветра заглушал человеческий голос. От напора ветра теплоход кренился на десять — пятнадцать градусов. На судне все было приведено в готовность на случай аварии.

С едва начавшимся рассветом глубины уменьшились до двадцати пяти метров, что позволило стать на якорь. С помощью брашпиля опустили на грунт правый якорь, затем медленно и осторожно начали, чтобы не порвать на рывке, вытравливать якорную цепь до жвака-галса. В таком опасном положении теплоход простоял десять часов. В полдень ветер начал слабеть, видимость улучшилась, и мы увидели за кормой, в двух милях, берег, покрытый снегом. С ослаблением ветра до восьми баллов подняли якорь и пошли к Босфору. Этот ураган принес большие бедствия Греции и Турции, от холода погибло много фруктовых деревьев и домашний скот.

В Феодосии я сдал «Старый большевик» старпому Алексею Ионовичу Ребрику и в начале марта был уже в Москве.



ГЛАВА XVIII

СНОВА НА СЕВЕР

Когда я вошел в кабинет начальника Центрального правления Совторгфлота Альфреда Яновича Каулина, он, поднимаясь мне навстречу, сказал:

— Сознайтесь, я был прав, когда не соглашался отпускать вас в Арктику летом 1931 года. Увидевший ее однажды — обреченный человек. Теперь у вас будет задача куда сложнее, чем перегон одного речного судна.

— Уже хорошо то, Альфред Янович, что вы теперь

не кричите и не стучите кулаком по столу, как тогда, — ответил я со смехом.

— Кто старое помянет, тому глаз вон! Сейчас я созвонюсь с руководством Дальстроя, и мы пройдем к ним.

В тресте Дальстрой нас встретил управляющий московским представительством Аршакуни, человек небольшого роста, подтянутый, энергично жестикулирующий, говоривший с чуть заметным восточным акцентом.

Аршакуни без всяких предисловий взял, что называется «быка за рога»:

— Мы с вами лично не встречались, но я много слышал о ваших северных деяниях. Так вот, экспедиция по перегону речного флота из Лены на Колыму в 1933 году потерпела большой урон от шторма. Один пароход и шесть барж затонули, были жертвы. Экспедицию возглавлял опытный полярник — капитан Миловзоров. Мы его не виним в случившемся: стихия остается стихией.

Я молча слушал.

— Руководство Дальстроя приняло решение, — продолжал он, — поручить вам перегон с верховьев Лены на Колыму четырехколесных пароходов. Строили их в Тюмени, затем в разобранном виде перевезут по железной дороге и автотранспортом в Качуг, там за короткий срок их соберут, с большой водой в конце мая они уйдут вниз по реке. Там же в Качуге для экспедиции строят металлические и деревянные баржи грузоподъемностью по четыреста — пятьсот тонн каждая. Кроме того, вероятно, добавим готовые суда. Эту операцию мы хотим поручить вам.

— Я согласен, но не могу принять на себя ответственность за своевременную постройку и сборку су-

дов в Качуге, хотя помогу в этом. Что потребуется для экспедиции — подробно изложу в специальной записке, которую обязательно вручу вам на днях, — ответил я.

— Не скрою от вас, Дальстрой предполагал этот флот перевести в 1936 году, но вместе со строителями мы решили сделать это на год раньше. Трудностей будет много во всем. Но мы будем действовать самым энергичным образом. Если нам с вами удастся это выполнить в 1935 году, вы окажете Колымскому краю огромную помощь, — закончил Аршакуни. И, обращаясь к Каулину, он добавил: — Прошу Наркомвод откомандировать в распоряжение Дальстроя товарища Боचेка и людей, которых он сочтет нужным для участия в экспедиции. И как можно скорее.

— Нарком поручил мне подтвердить согласие на назначение Бочека начальником Лено-Колымской экспедиции, если вы не испугаете его трудностями и ответственностью, — улыбаясь сказал Каулин, лукаво взглянув на меня.

Так началось мое участие в Лено-Колымской экспедиции по переводу одиннадцати речных судов с верховьев Лены на Колыму.

По моей просьбе Наркомвод выделил шестнадцать моряков из Черноморского и Балтийского бассейнов для участия в этой экспедиции. В их числе был капитан Павел Павлович Караянов, участник Северо-Восточной экспедиции 1932—1933 годов, который был приглашен на должность моего заместителя, а также механик первого разряда Андрей Трофимович Ляпсин, которого я знал по плаванию со мной на пароходе «Память Ленина» («Кишинев»); он был назначен главным механиком экспедиции. Для оказания мне помощи по финансово-хозяйственной части Дальстрой

послал своего сотрудника Никиту Исаевича Мовсеяна.

Когда в Москве были закончены все вопросы организационного порядка, я выехал в Качуг, чтобы непосредственно включиться в работу по подготовке экспедиции.

В Качуге судовой верфь Дальстроя во главе с инженером А. Е. Мининым круглосуточно работала над выполнением задания. В марте железные корпуса пароходов были доставлены в Качуг. Ожидались машины из Киева и котлы из Ленинграда, где их строил Балтийский судостроительный завод. Одновременно Дальстрой вербовал личный состав для судов. Речники прибывали с Волги, Вишеры, Камы, Днепра и даже с озера Байкал. Недаром говорили, что участники экспедиции собрались со всего Советского Союза.

Так как верховье Лены до Усть-Кута, что ниже Качуга на пятьсот километров, мелководно, то суда можно было спустить вниз по реке только во время весеннего половодья, не позднее конца мая. Качугская верфь приложила все усилия, чтобы к этому сроку закончить постройку судов, однако ряд важных судовых деталей, таких, как трубопроводы, котельная арматура, вспомогательные механизмы, прибывали на завод с большим опозданием. Решили отбуксировать недостроенные суда в конце мая в Киренск, где они были поставлены на достройку в Красноармейском затоне, принадлежавшем управлению речного флота на Лене.

Состав экспедиции насчитывал сто тридцать человек. Команды активно участвовали в постройке и подготовке судов, работая по десять—двенадцать часов в сутки и без выходных дней. Несмотря на все старания строителей и экипажей, нам удалось подготовить

суда только ко второй половине июля, то есть на месяц позднее намечавшегося срока.

Экспедиция вышла из Киренска в следующем составе: пароход «Эвен» (капитан Сутырин) с баржей «Ударница»; пароход «Самородок» (капитан Толмачев) с баржей «Находка»; пароход «Ороч» (капитан Зенков) с двенадцатой и тринадцатой баржами; пароход «Ламут» (капитан Филиппов) со второй и шестой баржами; теплоход «Кирьянов».

Предстояло пройти морями Лаптевых и Восточно-Сибирским свыше восьмисот миль, при этом надежных укрытий на случай непогоды имелось только два — пролив Дмитрия Лаптева и небольшая бухточка острова Крестовского в группе Медвежьих островов. Намечалось плыть по малым глубинам, особенно от пролива Дмитрия Лаптева до Медвежьих островов.

16 августа все приготовления были закончены. Мы вышли на внешний рейд Тикси, соединились в одну колонну, которая вытянулась больше чем на два километра и по сигналу с «Ленина», на котором находился я и главный механик Ляпсин, дали ход. Находившиеся в Тикси суда салютовали нам продолжительными гудками и посылали нам радио с пожеланиями успеха. Так начался поход этой северной «Великой армады».

Двое суток мы шли морем Лаптевых. Дули слабые южные ветры. Свинцовая уходящая к горизонту поверхность была чиста и спокойна. Отсутствие качки и первые успехи похода ободрили всю команду; раздавались песни, шутки, смех; со всех судов шли бодрые радиogramмы о том, что все идет отлично, настроение людей было приподнятое и уверенное.

19 августа вошли в пролив Лаптева. Скорость каравана около пяти узлов. Погода благоприятствовала, но 20 августа на пути каравана густой стеной

стал туман. Придерживаясь семиметровых глубин, не снижая хода, суда продвигались на восток. Люди уже основательно освоились с условиями плавания. С появлением зыби от норда удлиннили буксиры, чтобы избежать излишнего напряжения и рывков, а следовательно, и обрыва тросов, что повлекло бы изнурительные авралы и задержку в пути.

Не имея возможности определяться в густом тумане, в полдень 21 августа считали себя, судя по опреснению забортной воды, на траверзе реки Индигирки. К вечеру ветер резко перешел на норд и усилился до семи баллов. Пошла крупная зыбь — это подсказывало, что льда со стороны моря нет. Пароходы и баржи заболтались на волнах, как связанные леской пробки. Так, восемь часов колонна судов, штормуя, продолжала двигаться на восток.

Наступило тяжелое испытание для речников. На мои радиозапросы капитаны отвечали, что, хотя подавляющее большинство страдает морской болезнью, никто не отказывается от работы, никакой паники на судах нет. Правда, очень беспокоят сильные удары волн под бортовые обносы; каюты, находящиеся на них, затоплены, но машины, рулевое и буксирное устройство работают исправно, корпуса судов сохранили водонепроницаемость и плавание можно продолжать.

Ночью пошел дождь вперемешку с мелким секущим снегом. В темной пелене за кормой «Ленина» мутными желтыми пятнами метались огни ближайшего судна. Уменьшили ход до двух узлов. Дрейф к берегу увеличился. Опасаясь быть прижатыми к отмелям, приняли решение привести против ветра и медленно дрейфовать всей колонной под ветер до четырехметровой глубины, чтобы, разъединившись на основные звенья, стать на якоря до улучшения погоды.

После полуночи с «Ламута», находившегося последним в колонне, а потому ближе к берегу, поступило сообщение, что глубины уменьшились до четырех метров. Сейчас же был дан сигнал — отдать буксиры, начиная с «Ламута». Не прошло и получаса колонна разъединилась, суда стали на якоря, вытравив до жвака-галса якорь цепи. Утром туман начал рассеиваться, дождь перестал, но зато к полудню на севере появился лед и стал медленно приближаться к судам. Хотя зыбь несколько уменьшилась, но все же отдельные куски льда, гонимые ветром, представляли серьезную опасность для слабых корпусов речных судов. В течение четырех часов команды, вооружившись отпорными крюками, шестами, футштоками, отводили льдины от борта.

23 августа ветер резко изменил направление. В два часа ночи он перешел на восток, попутный для нашего курса. Зыбь начала гаснуть. Дали команду: сняться с якоря и следовать в кильватере самостоятельно.

На подходе к Медвежьим островам погода улучшилась. Опять соединились в одну колонну. Двигались вдоль кромки появившегося с севера льда, суда утром 25 августа перешли бар реки Колымы и стали на якоря против причалов в бухте Амбарчик. Экспедиция была завершена.

Прибывший речной флот сразу же был введен в эксплуатацию, приняв участие в разгрузке стоявших на внешнем рейде морских судов и в доставке снабженческих грузов в верх по реке.

Как только закончили разгрузку, речные суда пошли в верх по реке в Зырянку, расположенную в тысяче километров от устья.

В Зырянке находилось управление Колымского речного пароходства и организации Дальстроя. Всему

составу экспедиции и экипажам прибывших судов Дальстрой устроил торжественную встречу, отметив при этом, что все суда прибыли в хорошем состоянии и сразу же были введены в эксплуатацию.

Из Зырянки морской состав экспедиции отправили мелкосидящими моторными катерами на Среднекан. Добрались мы до этого селения, расположенного в самом верховье Колымы, не без трудностей. Уже появились первые забереги, шла шуга. Резко похолодало. Двигаться в верховье реки, где течение было быстрое и встречались перекаты, можно было только днем.

Из Среднекана моряков отправили санным путем до автодороги на Магадан. Я изрядно простудился, температура была высокая и пришлось остаться в Среднекане. Через некоторое время меня перевезли в госпиталь одного из приисков. Только через месяц я смог покинуть больничную палату и на санях добраться на шоссе, а оттуда на машине — в Магадан. Там меня поместили на пароходе «Дальстрой», недавно приобретенном в Голландии. Судном командовал мой соплаватель по учебному судну «Викинг» и пароходу «Нева» капитан Николай Иосифович Вильчек. Не виделись мы с ним лет пять и у нас нашлось о чем поговорить.

На другой день меня принял директор Дальстроя Эдуард Петрович Берзин, человек исключительного обаяния и большой культуры. Хотя я увиделся с ним впервые, но много слышал о нем, о том, как с его помощью был раскрыт заговор английского шпиона Локкарта. Эдуард Петрович пользовался среди работников Дальстроя необычайной популярностью, уважением и даже какой-то благоговейной и трогательной любовью. Это был не только замечательный организатор и администратор, но и чуткий, заботливый чело-

век. Он всемерно облегчал положение осужденных (следил за питанием, бытовыми условиями), среди которых, возможно, он знал, было огромное количество ни в чем не повинных людей.

Берзин встретил меня приветливо, подробно расспросил об экспедиции, похвалил нашу организованность. Расставаясь, он пригласил меня к себе домой на ужин и, улыбаясь, сказал:

— Вы кое-что сделали для Колымы и Колымского края. Все три ваши экспедиции 1931, 1932—1933 годов и последняя были нелегким делом. Пожалуй, вас можно назвать основателем речного флота на Колыме. Только не зазнавайтесь.

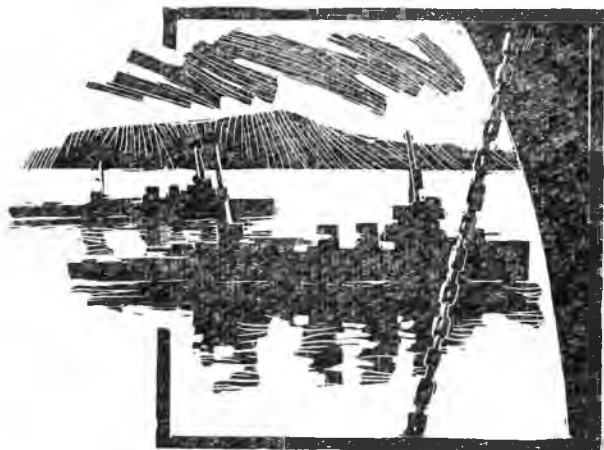
— Нет, Эдуард Петрович, — ответил я, — капитан Миловзоров первым доставил в 1928 году к устью Колымы паровой катер «Якут» и стотонную металлическую баржу «Тунгуска». Я у него тогда был старшим помощником.

— Вот, вот, товарищ Бочек, и в этом деле вы принимали участие. А все-таки первый пароход на Колыме — ваша заслуга, надеюсь, мы еще об этом поговорим, — сказал он, крепко пожимая мне руку.

Расстались мы с Эдуардом Петровичем как старые друзья. Его простота и задушевность меня покорили. И когда я узнал о его гибели в конце тридцатых годов, я переживал это, как будто потерял самого близкого человека.

Через два дня «Дальстрой» вышел в море, а на пятые сутки я распрощался с капитаном Н. И. Вильчеком. Это была последняя моя встреча с соплавателем молодых лет... Вильчек был репрессирован в 1937 году и погиб где-то в тайге Магаданского края.

В конце ноября я прибыл в Москву и представил отчет Дальстрою.



ГЛАВА XIX

ВОЕННЫЕ КОРАБЛИ ИДУТ НА ВОСТОК

В феврале 1936 года я пришел в Наркомвод к начальнику Севторгфлота А. Я. Каулину получить назначение после отпуска. Альфред Янович узнал, за чем я пришел, и, улыбаясь, спросил:

— Что вы, собственно, хотите, мостик или письменный стол? Есть и то и другое. Выбирайте.

— Лучше мостик, письменный стол никуда не денется.

— Тогда пароход «Анадырь» — подойдет?

— Но ведь там есть капитан — Миловзоров?

— А о нем не беспокойтесь, Миловзоров получил другое задание.

Я согласился.

— Только учтите, Александр Павлович, громких дел не будет — обычные снабженческие рейсы в западной части Арктики. Скучища, а?

— Да я и не гонюсь за громкими делами.

— Да? Но я ведь не забыл перегон речного парохода «Ленин».

— Обычный рейс.

— Скромность украшает, особенно если не дают орденов. В общем, принимайте «Анадырь». В добрый путь.

Это судно было мне хорошо знакомо по Северо-Восточной экспедиции 1932—1933 годов. «Анадырь» должен был перевозить внешнеторговые грузы в порты Западной Европы. Миловзорова на судне я уже не застал. Пароходом временно командовал старпом Владимир Степанович Рудных. К моей радости, вторым помощником капитана был Алексей Михайлович Матиясевич, замечательный судоводитель, смелый и инициативный моряк. Да и экипаж состоял в основном из моряков-дальневосточников, знавших меня по прежним плаваниям. Я сразу почувствовал себя как дома, среди родных и близких людей.

В конце апреля мы прибыли в Гамбург. Город бурлил. Как только «Анадырь» ошвартовался к причалу, на судно ворвалась толпа. Оттолкнув вахтенных, эти молодчики заявили, что будут производить обыск. На мой протест они ответили хохотом и бранью.

Советский консул в Гамбурге ничем нам помочь не смог. Обыск продолжался часа два. Отношение к нам, советским морякам, было настолько

оскорбительно, что немецкая фирма, агентировавшая нас, впоследствии принесла извинения.

В день 1 мая я и помполит Павел Федорович Борисов вместе с советским консулом сошли на берег.

В городе нас поразило обилие красных флагов с черной свастикой и красных полотен с лозунгами. Юноши и девушки, одетые в форму союза гитлеровской молодежной организации, распевали воинственные песни, в промежутках выкрикивая «Хайль Гитлер!».

Толпы людей стояли вдоль тротуаров. Некоторые, глубоко засунув руки в карманы брюк, с надвинутыми на глаза кепками, с нескрываемым неодобрением смотрели на происходившее. Но было много и таких, которые тянули руки в фашистском приветствии и кричали: «Хайль!». На всех перекрестках стояли небольшие группы штурмовиков, одетых в коричневую форму с заправленными в брюки рубашками, в сапогах или крагах, и в фуражках. Они зорко посматривали вокруг, щелкая стеками по сапогам.

Вернулись мы на «Анадырь» с тяжелым сердцем и через несколько дней без всякого сожаления покинули этот фашистский шабаш.

Во второй половине июня «Анадырь» был направлен в Мурманск — нужно было принять грузы для населенных пунктов арктического побережья. Там мы узнали, что готовится экспедиция особого назначения. Правительство решило впервые осуществить проводку двух военных кораблей из Кронштадта на Дальний Восток. Отрядом эскадренных миноносцев «Самсон» и «Войков» командовал капитан первого ранга Петр Александрович Евдокимов, флагманским инженер-механиком был Василий Федотович Бурханов, военкомом — Мильграм и корабельным инженером, гото-

вившем эсминцы для ледового похода, Андрей Иванович Дубровин, не раз бывавший в Арктике. Проводку должны были осуществлять ледокол «Литке» под командованием Ю. К. Хлебникова, пароход «Сталинград» (капитан А. П. Мелехов) и танкер «Лок-Батан» (капитан Г. Г. Кучеров). Ледовыми лоцманами на эсминцах шли полярные капитаны П. Г. Миловзоров и Н. М. Николаев. Экспедицию возглавлял начальник Главсевморпути Отто Юльевич Шмидт.

Экспедиция должна была выйти строго в назначенный срок, а «Сталинград» опаздывал с прибытием в Мурманск. В связи с этим его заменили «Анадырем». Так совершенно неожиданно для нас мы были включены в «громкое», как говорил Каулин, дело.

«Анадырь» поставили к причалу порта. Необходимо было разместить на нашем судне не только годовое снабжение для личного состава всей экспедиции, но и принять вооружение, снятое с эсминцев. На «Анадырь» возлагалось также снабжение судов пресной водой, свежим мясом (рогатый скот, свиньи) и овощами. Так как «Анадырь» был самым крупным судном из всех судов экспедиции и имел пассажирские помещения, на нем разместился общеэкспедиционный лазарет.

В середине июля мы вошли к проливу Маточкин Шар (Новая Земля), где должны были встретиться все суда экспедиции. Ледокол «Ф. Литке» с эсминцами и танкером «Лок-Батан» подошли к нам утром 1 августа. Мы заняли свое место в колонне судов. Весь путь до Диксона экспедиция прошла без особых затруднений, встречая небольшие скопления легко проходимого льда. Но ледовая разведка, произведенная полярным летчиком Матвеем Ильичем Козловым, показала, что в Карском море тяжелые льды, плотно

прижатые к берегам на всем протяжении от острова Скотт-Гансена до пролива Вилькицкого. «Такого количества льдов без малейших прогалин мне не приходилось видеть в Карском море», — говорил явно огорченный летчик. «Анадырь» вынужден был зайти в устье Енисея и взять там максимальное количество пресной воды.

Во время нашей стоянки на Диксоне ледокол «Ф. Литке» вышел с караваном и продвинулся до острова Скотт-Гансен, где встретил в широте 75 градусов совершенно невзломанный лед. Караван стал. 15 августа наше судно присоединилось к экспедиции. Мористее на северо-запад стояла большая группа грузовых судов, шедших на Лену, Колыму и на Дальний Восток. С этими судами стояли два, в то время самые мощные, ледоколы «Ермак» и «Ленин». Суда были крепко зажаты льдами.

Во время «великого стояния» во льдах как-то пришел на «Анадырь» Отто Юльевич Шмидт. Он хотел ближе познакомиться со мной и понять настроение анадырцев в эти трудные для экспедиции дни. Мне было известно, что Отто Юльевич не очень был доволен заменой «Сталинграда» пароходом «Анадырь».

За чашкой кофе мы вспомнили печальную и трагическую эпопею, разыгравшуюся во льдах восточной Арктики в ноябре 1933 года и закончившуюся гибелью «Челюскина».

Шмидт не скрывал, что он и Воронин, как мы и предполагали с капитаном Николаевым, старались самостоятельно выполнить правительственное задание — пройти в одну навигацию Северный морской путь.

— Мы были так близки к успешному завершению рейса, что не допускали мысли о неудаче. Повлиял на

нас и выход из тисков дрейфовавших рядом судов «Свердловск» и «Лейтенант Шмидт».

Я рассказал про аварию со «Старым большевиком» в Лас-Палмасе и добавил, что любую из аварий задним числом легко разобрать и выяснить, как не следовало поступать.

Отто Юльевич, задумавшись, произнес:

— Это, конечно, правильно. Но знаете, у нас в лагере появилось много идей по освоению Северного морского пути, особенно в связи с замечательным подвигом наших летчиков. Вот увидите, в ближайшие годы с помощью авиации мы будем вершить необычайные дела в Арктике! И скорее всего так, чтобы потом не пришлось разбирать аварии.

В следующем году, когда была снаряжена экспедиция на Северный полюс, я вспомнил эти слова Шмидта.

Оставляя «Анадырь», Отто Юльевич неожиданно сказал:

— Теперь у меня нет сомнения, что на вас и экипаж «Анадыря» я могу положиться в этом рейсе. Вы так же, как и я, за то, чтобы двигаться вперед. Не может быть никаких разговоров о возвращении в Мурманск.

Мы распрощались.

31 августа я заметил над берегом к востоку от нас растущие на большой высоте белые перистые облака. Мне вспомнился старый колымский лоцман, который по этим же признакам за сутки предсказал крепкий ветер определенного направления. Я решил сообщить об этом капитану «Литке» и Шмидту, хотя сам далеко не был уверен в правильности своего предположения.

Выслушав меня, Шмидт пригласил к себе нашего главного метеоролога, опытного синоптика

Константина Антоновича Радвиловича. Тот, человек весьма осторожный, подтвердил мое предсказание о наступающей перемене погоды, но сказал, что твердо не уверен в этом.

На другой день с утра подул слабый ост-норд-ост, постепенно он начал набирать силу. Льды начали отходить от берега. Темными лентами стали одна за другой появляться прогалины. И наконец широкие разводы открыли каравану путь.

С ледокола дали сигнал «приготовиться к движению». Снова застучали машины судов. Путь на северо-восток к архипелагу Норденшельда был открыт. Колонна полным ходом пошла вперед по образовавшейся широкой прогалине, оставив позади большой караван судов с ледоколами «Ермак» и «Ленин».

5 сентября без особых затруднений мы вошли в пролив Вилькицкого. У мыса Челюскина лед уплотнило северным ветром. Но нас подхватило сильное течение, идущее из Карского моря в море Лаптевых, и со скоростью две-три мили в час понесло на восток. Однако не успели мы даже обрадоваться своей удаче, как увидели, что в узкой части пролива началось сильное сжатие льдов. Пришлось применить аммонал. Ледокол «Литке» ломал лед вокруг эсминцев и танкера «Лок-Батан».

6 сентября весь караван был вынесен течением в разреженный лед восточнее мыса Челюскина. Летчик Василий Сергеевич Молоков сообщил по радио, что более легкий лед находится от нас несколько севернее. «Ф. Литке» повел суда в указанном направлении, и 6 сентября мы вошли в море Лаптевых. Лед разреженный. На всех судах приподнятое настроение, чувствуется, что главные трудности уже позади. Судя

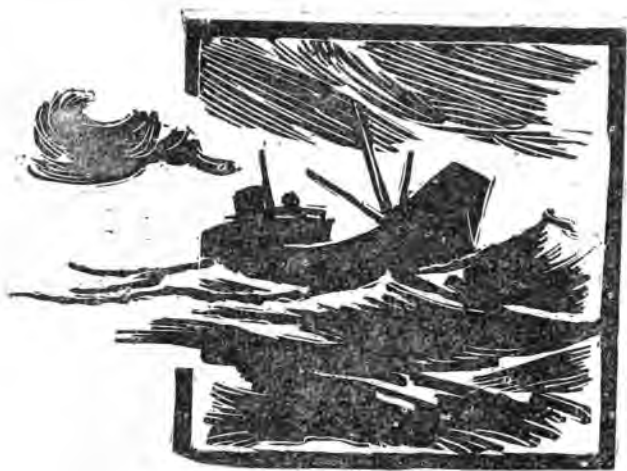
по поступающей информации с полярных станций, с идущих с востока пароходов «Искра» и «Ванцетти», а также с ледокола «Красин», обстановка на востоке благоприятная. Теперь только сильные штормовые ветры от норд-веста могут затруднить наш путь в проливе Лонга и Чукотском море. Но этого не случилось. Мы еще не раз встречали скопления льдов, обходили их или форсировали.

Ледокол иногда, по указанию Шмидта, оказывал помощь другим судам, находившимся в море Лаптевых. Тогда нашу группу судов поручали вести «Анадырю», пока караван снова не догонял освободившийся «Литке».

16 сентября отряд прошел район островов Медвежьих, а 20 сентября мы оставили позади себя мыс Якан, наиболее узкое место пролива Лонга. Началась килевая качка — первый предвестник близости открытой воды. На судах только и разговоров было, что «прошли, прошли, зимовать не будем!» Уверенно идем серединой пролива, к нам, на случай неожиданной встречи со льдами, присоединился ледокол «Красин» под командованием М. П. Белоусова.

Через сутки суда вышли на открытую воду Чукотского моря.

22 сентября караван обогнул мыс Дежнева, а 24 прибыл в Провидение. Проводка военных судов с запада на восток, несмотря на очень тяжелые условия в западной части Арктики была осуществлена. В состав Тихоокеанского Военно-Морского Флота вступили первые миноносцы.



ГЛАВА XX

НА КАСПИИ

Анадырь» ошвартовался во Владивостоке, я, капитан этого судна, уже собирался идти в управление, когда мне вручили молнию из Наркомвода: «Немедленно выезжайте Москву сдачи отчета рейсу». Меня очень беспокоило то, что от жены не было ни строчки. Настроение сразу испортилось. Весь день я ходил, как говорится, с тяжелым сердцем. Утром отправился в пароходство и получил разрешение сдать «Анадырь» и выехать в столицу. Вечером маньчжурский экспресс мчал меня к Москве.

Предчувствия меня не обманули. В пути я получил телеграмму от друзей, что 28 октября умер наш старший десятилетний сын Юра, а жена, ничего еще не зная о постигшем нас несчастье, находится в больнице в очень тяжелом состоянии.

Дома я узнал, что жена с детьми отдыхала летом у родственников в Новом Осколе и после возвращения в Москву заразилась брюшным тифом. Ее положили в госпиталь. Заболел и сын. Ему пришлось еще сделать операцию аппендицита. Сорок дней мальчик умирал, а отец и мать ничего не знали. Сейчас мне страшно даже писать о том, как мы с женой пережили это ужасное горе. Я помню только, как однажды, придя домой, сняв фуражку, я заметил, что мои виски словно обсыпаны сахарной пудрой — я поседел. Наркомвод предоставил мне двухмесячный отпуск, а в конце января 1937 года отозвал из него. Мне поручили сопровождать наркома в его поездке по проверке работы Каспийского пароходства.

На Каспии дела шли плохо. Систематически не выполнялся план перевозки нефти. Срывались графики движения судов. Пароходство в свое оправдание сообщало, что невыполнение перевозок вызвано тяжелыми навигационными условиями, ледовой обстановкой и постоянными штормами. Надо было выяснить действительные причины срыва рейсов. Нарком рассчитывал на мою помощь, ссылаясь на опыт плавания во льдах.

Утром мы прибыли в порт Махачкала, куда в зимнее время приходили танкеры с нефтью. В этот же день нарком направил меня на метеорологическую станцию получить справку о состоянии погоды и прогноз на декабрь и январь, а сам направился в порт, где ждали прихода десятитысячного танкера «Агамали-оглы».

Не успел я выписать данные, как мне позвонили по телефону и сообщили, что нарком просит немедленно явиться на прибывающее судно. Через полчаса я уже был у пирса. Поднялся по трапу на борт и прошел в кают-компанию. Увидев меня, нарком возбужденно сказал:

— Видели, товарищ Бочек, весь нос танкера во льду? Это же подвиг! В каких условиях плавают наши моряки! А? Просто герои!

— Разрешите пройти на бак? — попросил я.

— Идите, конечно, посмотрите, пожалуйста.

Я пригласил старпома и попросил вызвать на бак боцмана.

Корка морского льда толщиной сантиметров десять — двенадцать действительно покрывала брашпиль, палубу и часть фальшборта. Оба якоря, закрепленные по-походному, были словно облиты расплавленным воском. И это в то время, когда судно идет швартоваться.

— Почему не очистили якоря и брашпиль? — спросил я старпома.

— Не разрешил капитан, — смущенно ответил он.

— Скажите, товарищ боцман, у вас есть ударники?

— Как не быть, есть, конечно.

— А за какое время три-четыре матроса очистят брашпиль и якоря и приготовят их к отдаче? Наверное, провозятся с час?

— Что вы! — отвечает боцман обиженно, не подозревая к чему я все это клою. — Да я с двумя матросами за полчаса, а может и еще скорее все сделаю! — при этом боцман ударил сапогом по брашпилю, с которого посыпался в воду мягкий пористый лед.

— Может быть, у вас времени не было перед приходом в порт заняться якорями?

— Времени было предостаточно! Мы перед входом часа четыре лежали в дрейфе, — ответил старпом.

Боцман и несколько матросов приступили к очистке льда. Через двадцать минут от ледяного панциря не осталось и следа.

— Ну вот и молодцы, — говорю я и спрашиваю старпома; — Как по-вашему, опасно было заходить в такой стесненный порт на крупном танкере?

— Риск, конечно, был, но капитан у нас смелый.

— Не понимаю его, зачем так рисковать судном? Очковтиратель он, ваш капитан, а косвенно и вы с ним.

Когда я вошел в кают-компанию, нарком спросил:

— Ну как, товарищ Бочек, убедились?

— Убедился, — отвечаю. — Вы же можете убедиться. Уже никакого льда на танкере нет. Три человека убрали его за двадцать минут, это декоративный лед. Да он бы и сам через час в воду свалился. Капитан рисковал судном, когда заходил в порт с не подготовленными к отдаче якорями, к тому же без буксиров, порт ведь очень стеснен, а танкер большой.

— Так что же это, Александр Павлович, значит меня обманывают? А я-то хотел объявить капитану благодарность и премировать его!?

Я промолчал. Неловко было за капитана.

Возмущенный и рассерженный нарком оделся и, не прощаясь с капитаном, ушел с танкера. Сидя уже в машине, Николай Иванович произнес:

— Ну зачем они это делают? Решили использовать мою неопытность в работе флота?

Кто-то из собеседников сказал:

— А может быть капитан имел указание пароходства показать «ужасы» зимней навигации для оправдания срыва перевозок?

— Это еще хуже, тогда уж не капитан виноват, а те, кто дает подобные указания, — ответил нарком.

— Нет, Николай Иванович, ничто не могло оправдать капитана, если бы произошла авария из-за неготовности якорей. Любая комиссия обвинила бы в первую очередь его, — подсказываю я.

В вагон возвратились вечером. Пахомов долго не мог успокоиться и на другой день вместе со своим помощником Л. Н. Вишниковским выехал поездом в Баку, а мне предложил добираться туда морем. Как и можно было ожидать, во время перехода льдов мы не встретили.

В Баку нарком детально ознакомился с работой моряков, все дни проводил с начальником пароходства Меняйловым. Я же был предоставлен почти полностью самому себе. На Каспии раньше я никогда не был. Естественно, мне захотелось посмотреть, что из себя представляет его транспортный флот. Мне было известно, что зимой здесь плавать нелегко. Частые жестокие штормы губили немало судов. Я пристально приглядывался к судам и людям и, сказать правду, суда производили самое отрицательное впечатление. Вид у них был запущенный, корпуса и надстройки покрыты ржавчиной. Как-то я спросил у одного капитана, с которым встретился в порту:

— Почему так запущены суда? Времени что ли нет?

— Как нет времени, его-то как раз достаточно. Но пароходство не дает материалов, а сами ведь мы их купить не можем, — ответил он мне, безнадежно махнув рукой.

На судоремонтном заводе я поднялся на борт стоящего в ремонте танкера «Рабочий». Прошел по палубе, добрался до кормы. Исковерканные поручни и тру-

бопровод — явно «работа» хорошего шторма. Заглянул в кают-компанию. У камелька (на время ремонта паровое отопление отключили) сидел пожилой человек, одетый плохо, в какой-то шапке, напоминающей монашеский колпак. Я спросил его:

— Капитана или старпома не знаете где отыскать?

— Я капитан, а вам что угодно?

— Я капитан Бочек, прибыл с наркомом, можно поговорить с вами?

— Отчего нельзя, пойдете в каюту.

Капитан заметно волновался, ожидая от меня неприятных вопросов, предложил чашку чая, согретого на камельке.

— Вы, наверное, по делу моей аварии? — спросил вскользь капитан «Рабочего».

— Нет, я случайно зашел к вам. Видел на корме повреждения поручней и трубопровода... Очевидно, вам крепко досталось в море?

— В море не так страшно, дело привычное. Хуже на берегу. Судить меня собираются за повреждение судна, — угнетенно произнес он.

— За что же вас судить, повреждения ведь нанесло море? Расскажите, как все произошло.

Капитан, убедившись, что я явился к нему не для разбора аварии, а интересуюсь им, как коллега, ободрился. В ночь под новый год танкер, следуя из Баку в Махачкалу, был застигнут жестоким штормом силой до одиннадцати баллов. Несмотря на уменьшенный ход, многотонные волны били и трепали судно. Что творилось на палубе — описать невозможно. Конечно, если бы выбросить за борт пятьсот — шестьсот тонн нефти, таких повреждений не было бы.

— Но как ее выбросить!? Ведь труд это людской — добыча нефти. Вот в этом-то теперь меня и обвиняют.

Но не мог я на это пойти, ведь это дорогостоящее народное добро. Тем более, что и повреждения я увидел только на другой день, когда погода несколько улучшилась. Неужели я сделал преступление, не откачав нефть за борт? — спросил он удрученно.

— Я никогда не плавал на танкерах, — сказал я, — но для меня, как и для всякого другого капитана, принять решение выбросить груз — очень трудно. Даже в самом крайнем случае. Не могу понять, почему так строго отнеслось пароходство. Вы привели танкер в порт, сохранили нефть, никто из экипажа не пострадал. Мне кажется, за это вас надо благодарить, а не наказывать.

После этого мы еще добрый час вели разговор. Он расспрашивал меня о плавании в Арктике. Я же интересовался условиями плавания на Каспии. Расстались мы в конце дня, как добрые знакомые. Мне очень понравился этот человек и я решил о нем рассказать наркомому.

К вечеру Пахомов с Вишنيовским возвратились в салон-вагон. Я уже был там. После ужина Николай Иванович, как это у нас было заведено, предложил сыграть с ним в шахматы (а он был большой любитель этой игры). Перед началом партии я поведал ему историю капитана танкера «Рабочий».

Выслушав меня, Николай Иванович заметно заволновался и спросил:

— А что вы думаете об этом?

— Если дело обстояло так, как рассказал капитан, то я не могу понять, за что его хотят наказывать. Правильнее было бы поощрить его, это подвиг, а не преступление.

На другой день Пахомов с утра поехал на «Рабочий».

Я не был уверен, что капитан будет на судне. Мои опасения не оправдались. Он, как и вчера, сидел в кают-компании и помешивал в камельке угольки. Узнав, что перед ним нарком, капитан растерялся. Но ободренный простым и приветливым обращением Николая Ивановича, довольно толково, хотя и часто сбиваясь, рассказал о случившемся. После этого Пахомов попросил провести его на корму и показать повреждения. Затем, пообещав разобраться в этом деле, поехал в пароходство. К моему немалому удивлению, начальник пароходства Меняйлов, узнав о беседе наркома с капитаном «Рабочего», без особых возражений отказался от своих обвинений и сказал, что они просто хотели припугнуть капитана, чтобы другим было неповадно.

Вскоре Пахомов распорядился издать приказ, которым объявлялась благодарность капитану и экипажу танкера «Рабочий» за мужество во время жестокого зимнего шторма. Этим же приказом капитан был премирован и награжден значком «Ударник водного транспорта». Я испытывал чувство глубокого удовлетворения, что смог хотя бы косвенно помочь хорошим людям, особенно в то время — ведь наступал 1937 год...

Как и следовало ожидать, никаких особых причин, мешавших плаванию на Каспии, не оказалось. Дело обстояло проще. Ряд крупных танкеров требовал срочного ремонта и они были выведены из эксплуатации. В результате резко снизились перевозки нефти. Вместо того чтобы прямо об этом сказать, Каспийское пароходство пыталось оправдать невыполнение плана не существующими на Каспии ледовыми условиями.

12 февраля мы вернулись в Москву и мне разрешили использовать остаток отпуска. А оставалась все-навсего одна неделя.



ГЛАВА XXI

НЕОБЫЧНОЕ ЗАДАНИЕ

22 февраля О. Ю. Шмидт — начальник Главсевморпути — направил заместителю нарком-вода письмо следующего содержания:

«В навигацию 1937 года по плану Главсевморпути предусмотрен рейс грузового судна по маршруту Ленинград—Камчатка и обратно в одну навигацию.

Придавая большое значение этому рейсу и для успешного его выполнения, прошу Вас найти возможным назначить капитаном судна, на которое

будет возложено выполнение задания, тов. Бочек А. П. и предоставить ему возможность подбора парохода из числа судов Балтийского пароходства, в счет выделяемых наркомводом для арктических рейсов судов».

Часов около одиннадцати утра мне позвонил Альфред Янович Каулин — начальник Северного Центрального управления морского флота:

— Слушайте, Бочек, здесь от Шмидта получено интересное письмо, — он коротко передал его содержание, — я прошу вас зайти ко мне.

По дороге в Наркомат я вспомнил разговор с Отто Юльевичем еще в сентября 1936 года.

Задание это действительно необычно, еще никогда ни одно судно не проходило Северный Морской путь дважды в одну навигацию. И вообще, выполнимо ли это? Как будет организована проводка в арктических водах? Какая будет погода? Какой будет ледовая обстановка?

Каулин встретил меня по-дружески и смеясь забросал вопросами.

— Опять «громкое» задание, товарищ Бочек! И чем вы только покорили Шмидта? Как вы на это смотрите? Подтверждаете свое согласие или воздержитесь? Мы обсуждали здесь этот вопрос и, откровенно скажу, считаем двойной сквозной рейс невыполнимым делом. Зачем вам браться за это задание и дискредитировать себя? У вас репутация хорошего моряка и нам не хотелось бы, чтобы вы ее потеряли.

— Мне тоже не хочется портить репутацию, но я несколько другого мнения о сквозном рейсе. Тем более, что еще на «Анадыре» у нас был разговор с Отто Юльевичем. Прошу мне поручить это задание.

Оно нелегкое, но я, так же, как и Шмидт, считаю при известных условиях его вполне выполнимым.

— Дело ваше, — несколько недовольно говорит Альфред Янович. — В таком случае мы удовлетворяем просьбу Шмидта. Можете сказать об этом при обсуждении рейса в Главсевморпути. Когда будете готовы, зайдите ко мне — дадим указание Балтийскому пароходству о вашем назначении и о предоставлении вам возможности выбрать наиболее подходящее судно.

До конца февраля неоднократно обсуждалась организация этого перехода в морском управлении Главсевморпути.

Очень большое значение придавалось выбору судна, ведь ему предстояло пройти в тяжелых условиях свыше тринадцати тысяч миль.

Я остановил свой выбор на пароходе «Моссовет», построенном в 1936 году. «Моссовет» имел ледовые подкрепления и обладал, казалось, всеми данными для прохода, хотя и у него было слабое место — он предназначался для перевозки леса, а это значит, что судно не имело твиндеков и поперечных переборок между носовыми кормовыми трюмами, поэтому в смысле прочности уступало пароходу «Челюскин».

«Моссовет» к этому времени проплавал около года и собирался стать на гарантийный ремонт в Копенгагене. 2 июля был закончен ремонт парохода и он встал под погрузку в Ленинградском порту.

Планом предусматривалось погрузить на «Моссовет» две с половиной тысячи тонн, фактически же приняли свыше двух тысяч шестисот тонн муки, сахара, макарон и многих других продуктов, а также промышленных товаров для различных организаций в Петропавловске, главным образом, для Акционерно-Камчатского общества. За время стоянки в Ленингра-

де судно укомплектовали хорошим экипажем. Старпомом был назначен штурман дальнего плавания Алексей Михайлович Матиясевич, неоднократно плававший в Арктике, один из блестящих судоводителей морского флота. По предложению наркомвода вторым помощником поставили Лазаря Моисеевича Шатуновского, штурмана дальнего плавания, квалифицированного эксплуатационника. В его обязанности входили и исследовательские работы по целесообразности таких рейсов. Старшим механиком оставался один из лучших механиков Балтийского пароходства Александр Алексеевич Терентьев. Подстать комсоставу были машинная и палубная команды.

10 июля 1937 года мы закончили грузовые работы и вышли из Ленинграда в Мурманск.

За сто девяносто два часа перехода еще раз проверялась работа машин и всего экипажа. Вечером, на исходе восьмых суток, мы вошли в Мурманский порт, где предстояло принять дополнительное снабжение и пополнить запасы бункера и пресной воды. Здесь же к нам на борт прибыли назначенные на переход уполномоченный Главсевморпути Г. А. Эрман, научные работники из Арктического института Я. Я. Гаккель и С. К. Демченков, аспирант Академии наук В. А. Первалов, кинооператор Д. Г. Рымарев и спецкорр «Известий» М. Э. Зингер.

В конце июля «Моссовет» снялся со швартовых и лег курсом к проливу Маточкин Шар. После его прохода засвистел штормовой норд-вест, на море поднялось волнение. Судно сильно валило с борта на борт, временами крен достигал сорока градусов. На расвете при подходе к острову Диксон встретили одиночные мелкие льдины, их легко преодолели и 24 июля отдали якорь на рейде острова.

После небольшой стоянки мы должны были идти совместно с ледоколом «Ермак», который решил провести ледовую разведку в Карском море вплоть до пролива Вилькицкого. Обстановка для нас пока складывалась весьма благоприятной и надо было, не теряя времени, максимально продвинуться вперед. Только тогда можно было рассчитывать на успешное выполнение нашего необычного задания.

К сожалению, начальник западного сектора Арктики Павел Петрович Ковель, находившийся на «Ермаке», думал иначе. Он заявил, что «Моссовет» присоединится к общему каравану судов, идущему в пункты арктического побережья до бухты Тикси. Выход этой группы намечался на первые числа августа, ибо, заявил Ковель, раньше этого времени пролив не пройти из-за льдов. Мы были категорически против такого решения и 26 июля я и Эрман прибыли на ледокол для разговора с Ковелем и капитаном Ворониным. Мы хотели убедить их взять «Моссовет» при выходе ледокола на разведку или разрешить выйти нашему судну самостоятельно, используя имеющиеся данные летной разведки пилота Махоткина. Наше предложение было отклонено в довольно резкой форме, при этом мне заявили, что я плохо знаю западный сектор Арктики. Все наши доводы словно наталкивались на каменную стену.

Видя бесплодность увещаний, Эрман заявил, что сообщит руководству ГУСМП об отказе разрешить «Моссовету» выйти по назначению. Немного поколебавшись, Ковель согласился вывести «Моссовет» и пароход «Правда» после обследования льдов до острова Скотт-Гансен. При этом нам дали понять, что для них наш рейс не представляет никакого интереса, так как все равно это пустая и авантюрная затея.

Весьма обескураженные таким отношением, мы возвратились на пароход. Эрман предлагал сообщить об этом Шмидту, но я отговорил его — не хотелось осложнять отношений с людьми, от которых во многом зависит успех нашего рейса.

27 июля мы получили распоряжение идти вместе с пароходом «Правда» на соединение с «Ермаком». На следующий день в районе острова Скотт-Гансен, сквозь густой туман увидели ледокол. Вечером видимость улучшилась и над нашей группой появился самолет Махоткина. Пилот указал наиболее проходимое направление и сообщил, что будет регулярно информировать нас о движении льдов.

30 июля Махоткин появился вновь и передал, что в двенадцати милях по курсу сто двадцать градусов имеются широкие разводья в направлении к проливу Вилькицкого. Мы двинулись в путь. Изредка стали попадаться перемычки тяжелого восьми-девятибалльного льда, который был бы непроходим без ледокола. 31 июля мы вошли в пролив Вилькицкого, а утром 1 августа перед нами раскинулись просторы моря Лаптевых. В такой ранний срок еще ни одно судно не проходило этим проливом.

К вечеру весь горизонт затянуло густой серой мглой. С ледокола последовал приказ — судам лечь в дрейф. К этому времени мы получили от другого полярного летчика Ивана Ивановича Черевичного сообщение, что в море Лаптевых, несколько восточнее островов «Комсомольской Правды», прижат к побережью тяжелый девяти-десятибалльный лед и по маршруту темного «водяного» неба не видно.

Обеспокоенный этим неблагоприятным сообщением, я воспользовался вынужденной остановкой и отправился на «Ермак».

Ковель и Воронин сидели в кают-компании и пили кофе. Поблагодарив их за оказанную нам помощь, я спросил, как предполагают они помочь нам в районе стомильной перемычки тяжелого льда.

Воронин, поглаживая усы, ответил:

— Было бы ошибкой, протаскив вас через пролив, не оказать помощь в море Лаптевых, тем более, что по сведениям с ледокола «Литке» восточная часть его свободна ото льда. Капитан «Литке» Хлебников сообщил, что этот сектор Арктики сейчас благоприятен для плавания. Я думаю и дальше пойдете успешно.

С утра снова двинулись на восток. Ледокол, словно каким-то чутьем, находил путь среди взломанных льдин и к концу дня наша группа вышла на открытую воду. Следуя в кильватере за «Ермаком», суда дали полный ход, сообразуясь со скоростью, какую мог развить пароход «Правда» (около девяти узлов).

Так мы шли часа три. Неожиданно «Ермак» развернулся на обратный курс и, проходя мимо нас, поднял сигнал «Счастливого плавания». Через несколько минут мы получили от Ковеля радиограмму. Он сообщал, что ледокол возвращается за следующим караваном судов. Нам же предлагалось следовать дальше самостоятельно, а в случае встречи с тяжелым льдом обратиться за помощью к «Литке», который находится в Восточно-Сибирском море.

Через два часа после ухода «Ермака» мы подошли к кромке сплошного льда. Это было как раз то поле, о котором сообщал Черевичный. Над сплошной бело-голубой равниной висели светлые кучевые облака. Ни одного разводья, ни одной полоски воды. В поисках доступного для нас прохода на восток мы вместе с «Правдой» обследовали кромку льда на север миль на пятьдесят. Все было тщетно. Тогда сделали

несколько попыток продвинуться в таком льду, но вскоре убедились, что это непосильная для лесовозов задача. Застопорили машины, легли в дрейф и начали вызывать по радио «Литке».

4 августа ледокол направился к нам и уже на следующий день вошел в разделяющую нас стомильную полосу тяжелого льда. Через два дня мы увидели знакомый силуэт «Литке». Он подошел к пароходам и поднял сигнал: «Следуйте за мной». Продвижение в тяжелых льдах продолжалось до 9 августа. К вечеру льды разредились до четырех баллов и капитан Хлебников предложил нам самостоятельно продолжать путь, подтвердив сведения о благоприятной обстановке в восточном секторе Арктики.

Хорошо плавать в Арктике, когда лед мелкобитый. Круглосуточно висит над головой солнце, ярко блестит, переливаясь искрами, снег, да кое-где удивленно таращат на вас глаза тюлени. Но таких дней бывает мало. Значительно чаще на пути парохода, словно штора, опускалась плотная стена тумана и приходилось идти на ощупь, рискуя врезаться в айсберг или встретить коварные скопления льдов. А надо спешить. Вглядываясь до боли в глазах в молочную пелену, мы шли полным ходом.

15 августа утром вошли в пролив Беринга. До сих пор не было еще судна, которое, следуя сквозным рейсом с запада на восток, вошло бы в пролив в столь раннее время.

Теперь на юг. Скорее к теплым широтам. У мыса Кроноцкого, почти на подходе к Петропавловску, от норд-оста налетел шторм. И опять судно стремительно переваливалось с борта на борт, сотрясаясь от могучих ударов волн. Карабкаясь на водяные горы, «Моссовет» упрямо продвигался вперед.

На рассвете 20 августа прошли камни Три брата перед Авачинской губой, миновали сопку Никольскую и ошвартовались у причала порта.

Расстояние в шесть тысяч девятьсот миль, из них две тысячи восемьсот арктическим районом «Моссовет» прошел за тридцать пять суток, включая стоянки в Мурманске, на острове Диксон и во льдах моря Лаптевых. При этом пароход не получил никаких повреждений корпуса, руля и винта. Все его механизмы находились в полной исправности, а команда была здорова и радовалась наполовину выполненному заданию.

Полностью разгрузились за двое суток и восемь часов. Высоко поднялся над водой борт парохода. Пополнили запасы воды и угля, приняли запас продуктов и приступили к приему обратных грузов — триста двадцать восемь тонн экспортных рыбных консервов и семьсот восемьдесят четыре тонны соленой рыбы в бочках.

Рано утром 25 августа, на шесть суток раньше утвержденного для нашего рейса графика, мы вышли в обратный путь.

На траверзе бухты Провидения пароход окутал густой туман. Не снижая скорости, вошли в Чукотское море. Одна мысль, казалось, захватывала весь экипаж: скорее, скорее, пока холодные ледяные поля, спустившись с севера, не преградили путь «Моссовету», а тогда сиди, пока не выведут ледоколы или, еще хуже, оставайся и зимуй. Коротай долгую полярную ночь.

Еще до выхода в Чукотское море начальник восточного сектора Федор Иванович Дриго предупреждал нас о необходимости максимально использовать благоприятные условия плавания и неособенно рассчитывать на помощь ледокола «Красин», так как он в это

время искал во льдах самолет летчика Леваневского.

Как известно, летчик Сигизмунд Александрович Леваневский 13 августа 1937 года совершал перелет из Москвы через Северный полюс в Северную Америку на четырехмоторном пассажирском самолете. На борту самолета находилось шесть человек.

В этот же день в 13 часов Леваневский сообщил, что один из моторов вышел из строя и что самолет идет в густой облачности, опасной для обледенения. Через четыре часа поступили неразборчивые сигналы с самолета, после чего связь прекратилась. Самолет по назначению не прибыл...

5 сентября «Литке» провел через ледовую перемычку пароходы «Диксон», «Крестьянин» и «Моссовет», затем направился с «Диксоном» в Нордвик, а нам поручил проводку «Крестьянина».

В тот же день перед форштевнем парохода появился лед. Попытки пройти к южной части пролива Вилькицкого остались безрезультатными, это заставило нас склоняться к норду, где виднелось темное небо — признак открытой воды.

6 сентября к нам подошел пароход «Урицкий». Двигаясь вдоль кромки льда на норд-вест, обнаружили зажатый льдами пароход «Правда». Как рассказывал капитан Ман, ему удалось войти в пролив и он находился в десяти милях от мыса Челюскин, но сильный ветер от норд-веста сплотил льды в южной части пролива и «Правда» сдрейфовала обратно в море Лаптевых. Таким образом, мы окончательно убедились в невозможности пройти в южную часть пролива. Приняли решение попытаться войти в него севернее прижатого к Таймырскому побережью уплотненного льда. Нам это удалось — по чистой воде «Моссовет», «Урицкий», «Крестьянин» и «Молоков» 7 сентября подошли

к острову Малый Таймыр и стали на якорь у его юго-восточной оконечности. Тогда же, освободившись из льда, к нам присоединилась «Правда».

Положение судов было незавидное. Из-за нехватки угля они могли самостоятельно дойти лишь до Диксона и то если путь будет абсолютно свободен ото льда. Как только суда стали на якорь, мы поделились своими запасами с «Урицким» и «Молоковым». Положение группы осложнялось еще тем, что ледоколы западного сектора не могли оказать помощь: «Ермак» находился во льдах на пути в Диксон для пополнения запасов бункера, ледокол «Ленин» с караваном судов, идущих на восток, застрял во льдах Карского моря, а ледокол «Литке» был занят проводкой судов в районе Нордвика, да и его запасы угля подходили к концу.

Единственным активным судном оставался «Моссовет». В полдень мы вышли на разведку льдов в проливе. Без труда миновали всю южную сторону Малого Таймыра и подошли к острову Большевик. К вечеру этого же дня достигли выхода из пролива Вилькицкого в районе мыса Голодный. Погода резко ухудшилась. Сплошные снежные заряды закрыли все вокруг. Легли в дрейф и решили ждать улучшения погоды.

О результатах разведки я немедленно доложил начальнику западного сектора Арктики и получил разрешение с рассветом продолжать поиски разводий на запад. При этом группе судов, стоящих у Малого Таймыра, было приказано не трогаться с места. Однако не прошло и трех часов, как Ковель и Воронин вызвали меня к радиотелефону и сообщили, что они дали указание оставленным пароходам немедленно идти к «Моссовету». Такое решение без выявления возмож-

ности войти в Карское море было ошибочным. Настойчивое распоряжение начальника западного сектора подтянуть к мысу Голодному весь оставшийся без топлива караван связывало «Моссовет», так как даже при благоприятной обстановке, но без ледокола мы не могли выйти с караваном в Карское море.

В тот же день все пароходы подошли к нам и стали на якорь. Производить дальнейшую разведку на запад 10 и 11 сентября не было возможности, шел густой снег, видимость была не больше двух-трех длин судна. С полярной станции Таймыр, где базировался самолет Махоткина, сообщили, что он вылетал к месту нашей стоянки, но из-за плохой видимости вынужден был вернуться на базу. В этот же день с ледокола «Ермак» передали, что к нам идет ледокол «Литке», освободившийся от работы в Нордвике. В ожидании ледокола суда дрейфовали в подошедшем с юга годовалом льду.

Летчик Махоткин 15 сентября произвел разведку и радировал, что от мыса Неупокоева (западная оконечность острова Большевик, где кончается пролив Вилькицкого и начинается Карское море) к югу лед сплоченностью девять баллов, а от меридиана $99^{\circ}40'$ на запад и вдоль северо-западного побережья острова Большевик — чистая вода. Обстановка складывалась на редкость хорошей, но... нас держал лишенный угля караван и оставить его до подхода «Литке» мы не могли.

Ледовая обстановка в южной части пролива Вилькицкого еще больше убедила меня в правильности форсирования перемычки у мыса Неупокоева для выхода в Карское море. С приходом «Литке» надобность в «Моссовете» как будто бы отпадала. Поэтому 16 сентября я обратился к начальнику сектора с радио-

граммой, в которой подробно обрисовал положение дел, а в конце сообщения добавил:

«...необходимо разрешить «Моссовету» выйти в Карское море и по возможности продвигаться далее самостоятельно на остров Воронина, при этом в случае необходимости рассчитывая на помощь «Ермака». Каравану же ожидать подхода к «Литке» «Ермака» с углем. Он может найти безопасную стоянку среди стамух близ мыса Голодного или отойти к бухточкам района Мессера Никитина. Ваше решение прошу сообщить немедленно».

Не получив ответа, вечером вторично дал молнию на «Ермак» Ковелю с просьбой ускорить ответ, пока для «Моссовета» есть возможность обойти мыс Неупокоева.

Утром получили ответ:

«Разрешить вам оставить суда каравана и самостоятельно продвигаться одобрить не могу. «Крестьянин» имеет тридцать тонн, вы около трехсот при одинаковом пути следования до Диксона. Рассчитывать на помощь «Ермака» вы не можете ввиду того, что он будет обеспечивать сначала «Правду», «Крестьянина», «Урицкого» и «Молокова», остающихся без угля. Полагаю, вам надо остаться вместе с ними и ожидать подхода ледокола. Говорить о каком-либо особом задании «Моссовета» сейчас не приходится, нужно подумать о других судах, находящихся рядом с вами в исключительно тяжелом положении — вот первоочередная задача «Моссовета».

Такой ответ говорил нам, что руководство приняло решение, отменяющее задание «Моссовета», несмотря на наличие у него на борту около тысячи двухсот тонн

груза, в том числе десяти тысяч ящиков дорогостоящих экспортных консервов на Лондон. К тому же в своем обращении мы совершенно не упоминали, что нам нужна помощь «Ермака» в первую очередь.

В тот же день капитан Хлебников сообщил:

«В случае отсутствия выхода к западу имею указание Ковеля вывести вас к Малому Таймыру, где ждать ледокола и парохода с углем».

В этот же день я говорил с Хлебниковым по радиотелефону, он сообщил мне свои соображения. Я решительно настаивал на выходе в Карское море у мыса Неупокоева. При этом указывал, что даже в случае отстоя судов у мыса Голодного «Ермаку» легче будет подойти к нам, учитывая сообщение Воронина, что ледокол выйдет из Диксона 19 сентября, то есть через двое суток. В результате переговоров Хлебников сообщил «Ермаку», что решил поставить суда в районе мысов Неупокоева и Голодного и ожидать подхода ледокола с углем.

17 сентября в 18 часов в наступивших сумерках «Литке» приказал всем судам следовать за ним. Пройдя около часа в направлении мыса Неупокоева, ледокол развернулся и лег курсом на восток. Так как «Моссовет» замыкал колонну судов, в наступившей темноте мы не видели ледовую обстановку, смутившую капитана «Литке». Хлебников передал на «Ермак» и всем капитанам нашего каравана о том, что самостоятельно на запад от мыса Неупокоева не выйти и что он будет ждать угля из Тикси с пароходами «Искра» и «Кингисепп», которые подойдут к восточной части пролива самостоятельно. С «Ермака» немедленно радиовали Хлебникову и нам;

«С вашим предложением согласны. Радируйте чаще о продвижении каравана. Ледокол принимает вторую тысячу тонн угля, примем три тысячи и полный запас воды. Полагаем 19 выйти на восток. Передайте наш привет личному составу. Надеемся скоро жать руки. Ковель. Воронин».

На запрос Хлебникова я ответил:

«Учитывая, что четыре судна каравана фактически сжигают последние крохи, в этих тяжелых условиях не считаю себя вправе продолжать уговаривать вас выжидать изменения обстановки близ мыса Неупокоева».

А в это время служба погоды Диксона дважды сообщала, что наименее уплотнен лед до линии мыс Неупокоева — остров Воронина, а также немного севернее.

Здесь будет уместно сказать, что значительно позднее Махоткин сказал, что в то время для «Литке» с караваном судов путь у мыса Неупокоева был единственным для выхода из льдов, причем добавил, что вторым возможным вариантом был только путь через пролив Шокальского.

По распоряжению с «Литке» суда легли в дрейф у мыса Евгенова. Я был против этого маневра. Еще накануне я предлагал не уходить дальше района мыса Мессера, где можно было найти удобную якорную стоянку до прихода «Ермака» с углем.

Лишенный возможности принимать какие-либо самостоятельные решения, караван остался в дрейфе.

Наступила последняя декада сентября. Мы были в полной неизвестности о мерах, какие принимаются руководством для предотвращения наступающего бед-

ствия. 19 сентября я радировал в Москву в Главсевморпуть и доложил о создавшемся положении.

Через двое суток мы получили ответ:

«Ковелю дано распоряжение форсированно следовать на восток, вывести «Русанова» и «Сталинград», потом караван «Моссовета», после чего перейти помощь каравану «Ленина».

Такой ответ ясно показывал, что руководство совершенно не учитывало сложившуюся в это время обстановку в западном секторе Арктики.

В ночь на 22 сентября налетел шторм от зюйды. Завыла пурга, суда под напором льда начали дрейфовать на норд-ост. Тонны снега обрушились на притихшие пароходы. За двое суток мы были отброшены в море Лаптевых миль на сорок — сорок пять.

С рассветом 24 сентября ветер начал стихать. «Литке» стал собирать суда разбросанного дрейфом каравана для вывода к острову Большевик. Все пространство на восток было закрыто сплошным ледяным полем. К вечеру стали на якорь к востоку от мыса Евгенова. За эти двое суток суда сожгли не менее ста двадцати тонн угля.

На борту «Литке» созвали совещание капитанов. Разговор был тяжелый и большинство требовало принятия немедленных мер по оказанию помощи судам. Шмидту и Ковелю отправили телеграмму:

«Совещание капитанов каравана «Моссовет», обсудив положение, пришло к выводу: продвижение на восток с имеющимся наличием угля в неизвестной обстановке, ухудшившейся в связи со штормом, невозможно, единственным выходом считаем подход «Ермака». Положение с каждым днем осложняется,

поэтому считаем необходимым «Ермаку» временно отложить вывод «Сталинграда».

В ту же ночь Отто Юльевич Шмидт приказал «Ермаку» немедленно следовать нам на выручку.

3 октября на горизонте показался дым ледокола. Мы видели с мачты, что на юге, прямо перед «Ермаком», блестела до горизонта вода в больших разводьях. Но странно, ледокол туда не пошел.

Из перехваченных на следующий день телеграмм мы узнали, что ледокол стоял у мыса Челюскин, а 4 октября взял под проводку пароход «Володарский» и ушел с ним из пролива на запад.

Этот неожиданный уход без попытки подойти к беспомощному каравану, несмотря на категорические предписания начальника Главсевморпути, использовав для этого, как предлог, вывод парохода «Володарский», что с успехом и без всякой затраты времени мог сделать «Ермак» или «Литке», просто присоединив его к нам, произвел ошеломляющее впечатление на экипажи всех судов каравана. Было тем более странно, что, несмотря на наличие судовых радиостанций и радиотелефонов, все это сопровождалось полным молчанием без всякого обращения к нам.

Капитан Хлебников немедленно собрал у себя всех капитанов и помполитов судов. Мы направили телеграмму Шмидту, а копию — на «Ермак» Ковелю, где сообщили о тяжелом положении судов, об опасности возможного дрейфа зимой и опять обратились с просьбой о немедленном подходе ледокола «Ермак» к нашим судам.

Руководство Главсевморпути признало действия «Ермака» неправильными, но Ковель связался с Хлебниковым и упрекнул его и других капитанов в паникерстве, заверив, что «Ермак» вернется к застрявшим

судам 5—7 октября, пополнив свои запасы угля с парохода «Кара». В заключение Ковель признался, что у них не было единодушного мнения, но так решил Воронин, после чего передал трубку Владимиру Ивановичу. Воронин коротко сказал, что ледокол имеет особые обязанности и он в лед не пойдет.

«Ермак» подошел к нашему каравану только 17 октября.

Находясь в двух милях от нас, руководство на «Ермаке», не запросив мнения капитанов, не сделав ни малейшей попытки форсировать перемычку, состоявшую из молодого сторошенного льда с вкрапленными в него льдинами годовалого происхождения, сразу же категорически определило невозможность вывода судов и даже заранее заручилось согласием московского руководства покинуть караван.

Собравшиеся на «Литке» для переговоров по телефону с Ковелем и Ворониным капитаны судов выслушали путанные объяснения о том, что ледокол подойти к каравану не может, что на мысе Челюскине оставят самолет, который будет обслуживать караван и перевозить туда людей, где для них будет устроен «дом отдыха»! После этого Ковель приказал отправить 18 октября утром половину личного состава судов на «Ермак». Воронин отказался подойти к телефону.

Нам казалось невероятным, что самый мощный в нашей стране ледокол, отделенный от каравана всего двухмильной перемычкой льда, легко пробиваемого пешнями, имея на борту полный запас угля, вторично покинул терпящие бедствие суда, не приложив никаких усилий для их освобождения. Но так оно и произошло. Утром 18 октября списанные с судов люди направились с вещами на «Ермак». Мы расставались с горечью и досадой, особенно было тяжело нам, москвовцам,

Я также решил пройти на ледокол и постараться убедить Ковеля и Воронина, чтобы хотя бы днем попытаться форсировать лед. Капитан Хлебников, возмущенный происходившим, отказался идти на «Ермак».

Люди сошли на лед. Проваливаясь в полыньи, они медленно брели к ледоколу. Мне тоже пришлось почти по пояс окунуться в воду. Я поднялся на борт и увидел стоящего на палубе Ковеля.

— Ваше решение ошибка и очень жаль, что вы этого не понимаете, — сказал я ему.

— Я в Арктике первый раз, мне трудно судить, по силам ли лед «Ермаку» или нет. Но Владимир Иванович находит, что это ледоколу не под силу, а он старый полярник, ему виднее...

Короче говоря, Ковель все предоставил решать Воронину единолично, уклонившись от руководства.

В кают-компании «Ермака» я видел Воронина, он нервно ходил из угла в угол, зябко потирая руки. Лицо у него было хмурое и недовольное.

— Что же происходит, Владимир Иванович? — обратился я к нему.

— Вы, Александр Павлович, хороший канцелярский работник, но льда не понимаете! — резко ответил он.

— Да, но за столом я сидел всего полтора года, а остальное время плавал и очень много в северных широтах.

— Нам, поверьте, виднее, а вам лучше исполнять приказание, — он вышел из кают-компании, даже не попрощавшись.

Выгрузив на лед двести тонн угля, ледокол утром 19 октября ушел к мысу Челюскин и через четыре часа легко пересек пролив Вилькицкого. Приняв там

людей, он 20 октября утром вышел на запад и 23 октября на рассвете прибыл на Диксон, не встретив на своем пути почти никаких препятствий.

А экипажи оставленных судов энергично работали, готовясь встретить студеную зимовку на семьдесят восьмой параллели северной широты. Кто никогда не был в Арктике, тот даже частично не может представить себе, что это такое. Полярная ночь. Вспышки Северного сияния. Белое холодное безмолвие. Завывание многодневной пурги. Секущий и обжигающий холодом ветер...

Нам удалось перетащить в мешках около ста тонн угля на двести метров от края поля, но 24 октября задул от норд-оста ветер, значительная часть льдины оторвалась, уголь ушел на дно, а кромка льда теперь находилась от нас не более чем в одной с четвертью мили.

Забегая несколько вперед, следует сказать, что в таком положении, вблизи от открытой воды, караван прозимовал до своего освобождения в августе 1938 года.

Так же, как и на зимовке в Певеке в 1932—1933 годах, на судах мы организовали учебу и установили строгий распорядок дня. Значительные запасы продовольствия «Моссовета» и его дорогостоящий груз — рыбные консервы с разрешения Главсевморпути очень помогли наладить нормальное питание оставшихся экипажей. За время зимовки к нам дважды прилетал Махоткин и доставлял свежую картошку, лимоны, а также газеты. В общем, зимовка окончилась более-менее благополучно...

Так как «Моссовет» не имел никаких повреждений в навигацию 1937 года, то экипаж внес предложение использовать судно в арктических районах. Оно было

принято и мы получили задание, передав имевшийся на борту груз на «Правду», принять на Диксоне уголь для снабжения ледоколов, которым предстояла задача вывести из плена ледокольные пароходы «Садко», «Малыгин» и «Седов». Обслужив попутно несколько полярных станций, «Моссовет», без захода на Диксон, направился в Мурманск, куда и прибыл в конце сентября. Все задания руководства западным сектором Арктики в навигацию 1938 года пароход выполнил со значительным превышением. Коллегия Главсевморпути обсудила двойной сквозной рейс «Моссовета» в 1937 году и вынесла решение признать его выполненным.

После этого памятного рейса мне пришлось еще раз побывать в Арктике: в 1939 году «Моссовету» был поручен рейс из Мурманска до бухты Провидения и обратно. Фактически сквозной двойной рейс. Пароход без помощи ледоколов прошел до Певека, где ему было приказано разгружаться, чтобы честь выполнения двойного рейса была предоставлена ледоколу «Сталин» под командованием Героя Советского Союза М. П. Белоусова. Для нового ледокола мощностью десять тысяч лошадиных сил это не было проблемой. После разгрузки в Певеке «Моссовет» благополучно вернулся на запад.

Осенью этого же года во время советско-финской войны я плавал из Мурманска в Петсамо и всю зиму 1939—1940 годов — на Шпицберген за углем. Это были тяжелые рейсы; из-за постоянных штормов пароход обмерзал в темные зимние ночи.

В двадцатых числах апреля 1940 года на подходе к Мурманску из Баренцбурга я получил телеграмму от жены, полную тревоги и страха. Елена Андреевна сообщала, что нашему младшему сыну Игорю тре-

буется срочная операция аппендицита. Помня печальное для нас событие — гибель старшего сына в 1936 году, она не решалась дать согласие на операцию без меня. Мурманское пароходство разрешило мне сдать «Моссовет» старшему и я в день прибытия в Мурманск выехал в Москву. Все окончилось благополучно.

Мое пребывание в Москве совпало с большой реорганизацией Народного комиссариата морского флота. Первый заместитель наркома Михаил Клементьевич Петров, узнав, что я в Москве, вызвал меня к себе и предложил работу в наркомате по эксплуатации флота балтийских и северных пароходств.

Хотя мне очень не хотелось оставлять судовой мостик, но, не без нажима со стороны семьи, я согласился на предложенную береговую работу, рассчитывая при первой возможности вернуться в море. Но жизнь сложилась иначе, чем я предполагал. Началась война...

ОГЛАВЛЕНИЕ

Глава I. На новые места	5
Глава II. Путь к морю	10
Глава III. На Камчатке	33
Глава IV. Через три океана на барке «Викинг»	48
Глава V. Траптовый рейс	66
Глава VI. Учебное судно «Дежнев»	74
Глава VII. Вступаю в Добровольный флот	88
Глава VIII. Война	103
Глава IX. Зарево свободы	122
Глава X. Пароход «Кишинев»	134
Глава XI. Под красным флагом	157
Глава XII. Я — лоцман	172
Глава XIII. К полярным широтам Америки	186
Глава XIV. Первый на Колыме	196
Глава XV. Северо-восточная полярная экспедиция	208
Глава XVI. Экспедиция заканчивается, но...	226
Глава XVII. К экватору	237
Глава XVIII. Снова на Север	257
Глава XIX. Военные корабли идут на восток	266
Глава XX. На Каспии	274
Глава XXI. Необычное задание	282

Александр Павлович Бочек

ВСЮ ЖИЗНЬ С МОРЕМ

Редактор Л. А. Ступакова

Художник Б. А. Федотов

Художественный редактор

В. Г. Первов

Технический редактор

Н. Б. Усанова

Корректоры: Е. М. Эренлиб,

М. Г. Плоткина

Сдано в набор 22/VII 1968 г.

Подписано к печати 5/II 1969 г.

Т-00870. Бумага типографская № 1.

Формат 70×108¹/₃₂. 4,25 бум. л.

9,5 печ. л. (13,3 усл. п. л.)

12,58 уч.-изд. л. Тираж 25 000 экз.

Изд. № 1-5-3/8 № 1397. Цена 42 коп.

Переплет 10 коп. Заказ № 2414.

Изд-во «Транспорт»

Москва, Басманный туп., 6а

Моск. тип. № 4 Главполиграфпрома

Комитета по печати

при Совете Министров СССР

В. Переяславская, 46

