

Р. САМОЙЛОВИЧ

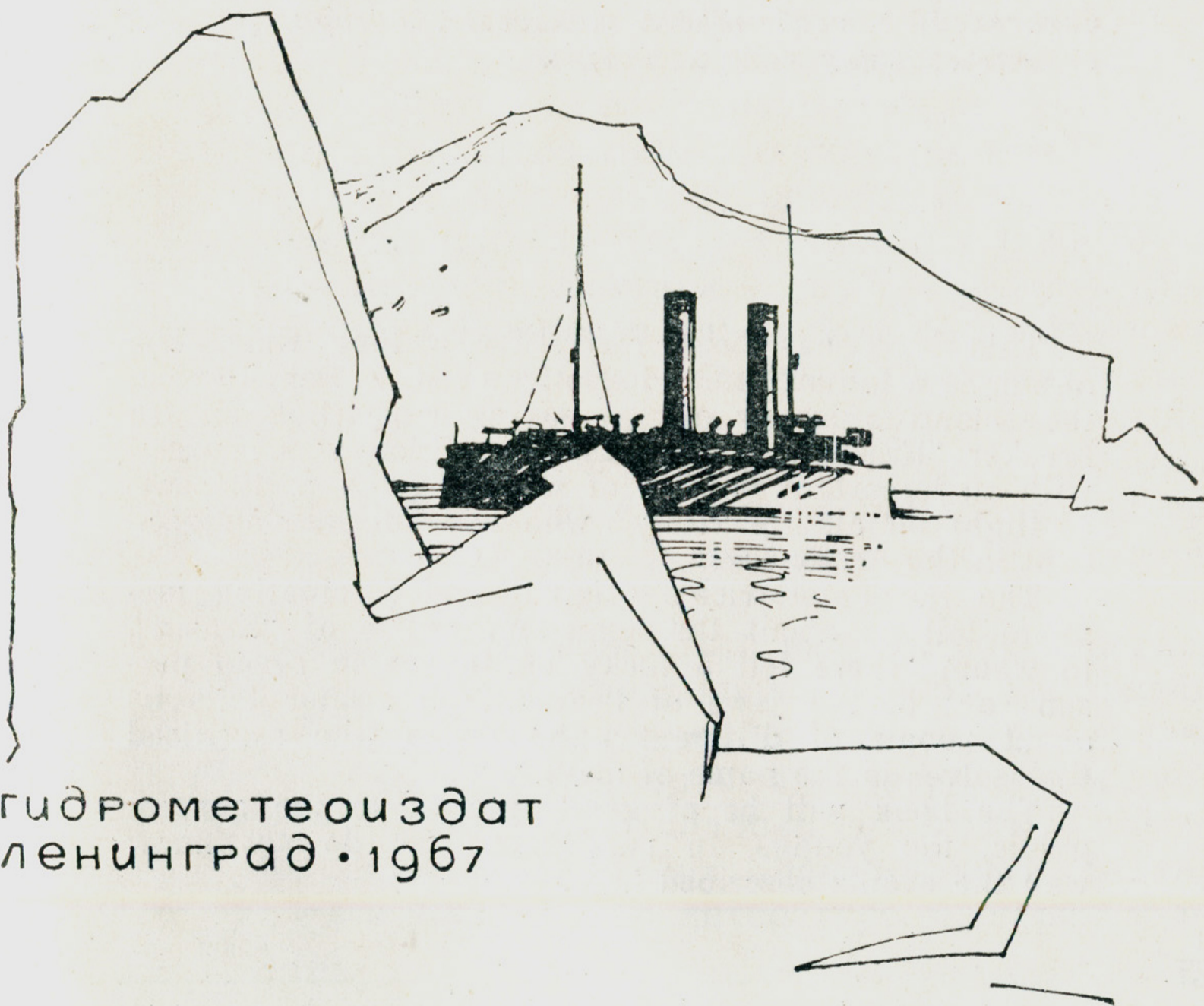
**НА СПАСЕНИЕ
ЭКСПЕДИЦИИ
НОБИЛЕ**

ГИДРОМЕТЕОИЗДАТ • 1967

Р. САМОЙЛОВИЧ

НА СПАСЕНИЕ ЭКСПЕДИЦИИ НОВИЛЕ

ПОХОД „КРАСИНА“ ЛЕТОМ 1928 ГОДА



гидрометеоиздат
ленинград • 1967

Ответственный редактор
д-р геол.-минерал. наук
М. М. ЕРМОЛАЕВ

Эта книга давно стала библиографической редкостью. Она написана известным полярным исследователем и ученым Р. Л. Самойловичем — научным руководителем спасательной экспедиции на ледоколе «Красин», которой Советская страна поручила разыскать участников перелета на дирижабле «Италия», потерпевшем катастрофу во льдах Арктики в 1928 г.

В своих самобытных и увлекательных записках Р. Л. Самойлович рассказывает о легендарном походе «Красина», на чью долю «выпало великое счастье вырвать у смерти семь человек, о людях разных национальностей, которые пожертвовали собой ради спасения других и во имя прогресса человечества.

Книгу с интересом прочтут самые широкие круги читателей, в особенности молодежь, которой описываемые события мало известны.

This book has been rarity for a long time. The author is a famous polar investigator R. L. Samoilovich, the scientific leader of the saving expedition on ice breaker "Krasin". In 1928 the expedition was charged with an important mission of searching the participants of flight on airship "Italy" who had suffered an accident in the Arctic Ices.

The R. Samoilovich's original and fascinating memoirs tell us about the legendary cruise of "Krasin", to whom "there fell a lucky lot to snatch seven persons out of the jaws of death". The author tells us about people of different nationalities who sacrificed themselves in the name of mankind.

The book will be of great interest to the general public, the youngs, in particular, who do not know well the events described here.

ОТ РЕДАКТОРА

Новое, четвертое издание книги Р. Л. Самойловича, посвященной походу ледокола «Красин» для спасения экипажа погибшего дирижабля «Италия», выходит почти через сорок лет после описываемых в ней событий.

Это очень большой срок, а если вспомнить, что за это время мы пережили годы мирного строительства первых пятилеток, грозную Отечественную войну, период восстановления, что мы завершили полное и окончательное построение социализма в СССР и перешли к созданию базы коммунистического общества, то срок этот можно назвать огромным.

Для арктических же исследований он составил целую эпоху. Северный морской путь стал регулярно действующей транспортной магистралью. Создан мощный воздушный арктический флот. В Арктике появился пояс геофизических станций, в непосредственной близости от полюса работают научно-исследовательские группы — дрейфующие станции СП. Все это позволило широко развернуть комплексное изучение Арктики и глубже познать сложную природу геофизических процессов, зарождающихся вблизи полюса и распространяющих свое влияние вплоть до далеких южных широт Земли. Без преувеличения можно сказать, что Северный Ледовитый океан открыт заново: установлены состав и динамика его водных масс, разработаны способы долгосрочных ледовых прогнозов, изучен и закартирован рельеф дна океана и его геологическое строение.

Нет необходимости останавливаться на этом подробно, так как советский читатель хорошо осведомлен о наших достижениях в Арктике. Мне хочется напомнить о другом — о тех героических усилиях, которые пришлось затратить самоотверженным пионерам Арктики, для того чтобы стал возможным ее сегодняшней день, о тех начинателях полярной географии, имена которых упоминаются в основном только в специальной литературе, а широким массам почти неизвестны.

Многие из этих имен вы встретите в книге, в примечаниях и послесловии к ней. Здесь же я хотел прежде всего рассказать читателю об авторе книги — Рудольфе Лазаревиче Самойловиче.

Р. Л. Самойлович родился в 1881 г. в г. Азове. Он учился в Азовской гимназии, а затем поступил в Одесский университет. Здесь он вскоре попадает под падеж полиции за участие в работе революционных кружков. Вынужденный уехать из России, он заканчивает свое специальное образование во Фрайбургской горной академии и в 1904 г. с дипломом горного инженера возвращается в Россию (в Петербург). Скоро его, однако, арестовывают за причастность к деятельности РСДРП и ссылают в Архангельскую губернию. Он бежит из ссылки, под чужой фамилией возвращается в Петербург, но его снова арестовывают и в 1909 г. высылают в глухой Пинежский уезд. Пребывание в этих северных краях оказало решающее влияние на судьбу будущего исследователя Арктики: он знакомится здесь с известным геологом, полярником В. А. Русановым, который добивается у местных властей разрешения на участие Р. Л. Самойловича в экспедиции по исследованию угленосных районов Шпицбергена.

Этот первый этап деятельности Р. Л. Самойловича в Арктике был посвящен поискам и разведке месторождений угля. В 1912—1915 гг. он произвел первый подсчет запасов ряда угольных полей Западного Шпицбергена и установил на них заявочные столбы в пользу России. Впоследствии это дало возможность Советскому Союзу получить в аренду несколько угольных месторождений, на которых сейчас производится добыча угля предприятиями СССР в концессионном порядке.

В 1919 г., после Великой Октябрьской революции, начинается второй этап деятельности Р. Л. Самойловича. Рудольф Лазаревич принимает активное участие в организации «Комиссии по изучению и использованию производительных сил Севера». В феврале 1920 г. Реввоенсовет 6-й армии послал В. И. Ленину телеграмму с просьбой поддержать предложение о создании специального органа, ведающего исследованием и хозяйственным освоением Советского Севера. В. И. Ленин телеграмму Реввоенсовета направил в ВСНХ, и 4 марта 1920 г. решением ВСНХ была организована Северная научно-промысловая экспедиция, во главе которой был поставлен Р. Л. Самойлович. К работам Экспедиции Самойлович сумел привлечь виднейших ученых того времени. В их числе были президент Академии наук СССР акад. А. П. Карпинский, акад. А. Е. Ферсман, проф. Л. С. Берг, проф. А. А. Григорьев, известный

этнограф В. Г. Тан-Богораз, проф. А. А. Чернов, проф. С. В. Керделли и ряд ученых, знатоков морского рыбного и зверобойного промыслов. В 1925 г. Экспедиция была преобразована в Институт по изучению Севера. Экспедиции Института совершили много открытий, в том числе ими были обнаружены месторождения апатитов на Кольском полуострове (группа А. Е. Ферсмана) и открыт Печорский угленосный бассейн (группа А. А. Чернова). Тогда же были начаты систематические исследования Карского моря, берегов Новой Земли, Земли Франца-Иосифа и новых промысловых районов Баренцева моря.

Р. Л. Самойлович не только руководит работами Института, но и сам принимает деятельное участие в экспедициях, исследуя труднодоступные и малоизвестные в то время районы Арктики. В частности, он снаряжает первую Советскую комплексную экспедицию на Новую Землю и принимает в ней участие как геолог (1921 г.), на небольшом моторном боте «Грумант» обследует западные и восточные берега, а также центральную часть Южного острова Новой Земли (1923—1924 гг.), возглавляет комплексную экспедицию (1925 г.), которая вела в Белом, Баренцевом и Карском морях и на побережье Северного острова Новой Земли океанографические, зоологические и геологические работы, а также съемку нескольких вновь открытых больших заливов на Карском берегу этого острова. В 1927 г. на шхуне «Зарница» Самойлович исследует о-ва Баренца и побережье Новой Земли до Русской гавани. Естественно поэтому, что, когда в 1928 г. потребовалось срочно организовать экспедицию для спасения бедствовавшего экипажа погибшего дирижабля «Италия», Советское правительство поручило это ответственное дело двум известным полярникам того времени В. Ю. Визе и Р. Л. Самойловичу.

Экспедицией на «Красине» начинается третий этап деятельности Р. Л. Самойловича в Арктике. Мы не останавливаемся на ходе экспедиции: читатель найдет описание ее в книге, в живом и увлекательном изложении непосредственного руководителя этой экспедиции. Отметим только, что спасательные экспедиции на ледоколе «Красин» и ледокольном пароходе «Малыгин», организованные Советским Союзом, их гуманная цель и успешное выполнение задания, потребовавшее от всех участников экспедиции упорства, целеустремленности и напряжения, вызвали необычайное сочувствие и искреннее восхищение мировой общественности. В ряде стран это привело к определенному повороту в отношении к СССР и расширило брешь в кольце антисоветской блокады, еще существовавшей в то время. Большую роль в этом сыграли

многочисленные выступления участников экспедиции в Италии, Франции, Германии, Швеции, Норвегии, Чехословакии, Швейцарии и Аляске. Походу «Красина» и вызвавшим его событиям была посвящена обширная литература на русском, грузинском, итальянском, шведском, норвежском, чешском, немецком, английском и французском языках. К 1934 г. было издано 64 книги и множество мелких статей издательствами Москвы, Ленинграда, Тбилиси, а также Амстердама, Берлина, Вашингтона, Готы, Женева, Копенгагена, Лейпцига, Лондона, Милана, Нью-Йорка, Осло, Парижа, Праги, Рима, Стокгольма, Упсалы и Флоренции.

После экспедиции «Красина» начинается бурное развитие научно-исследовательских работ в Арктике, в которых Р. Л. Самойлович неизменно принимает участие.

Известный полярный исследователь А. Ф. Лактионов, активный участник событий того времени, писал: «В 1932 г., когда стал вопрос о коренном пересмотре проблемы Северного морского пути и организации экспедиции из Архангельска во Владивосток, Р. Л. Самойлович выступил убежденным сторонником практического использования этого пути на всем его протяжении. Он активно участвовал в разработке планов этой экспедиции и в подготовке ее...»

В этот период развертывания работ в Советской Арктике Р. Л. Самойлович возглавляет Институт по изучению Севера, который в 1930 г. был преобразован во Всесоюзный арктический институт. Организационная и научная деятельность Самойловича достигает максимума: в 1929 и 1930 гг. он — научный руководитель больших полярных экспедиций на Землю Франца-Иосифа (была построена первая полярная станция на этом архипелаге) и к западным, еще не известным в то время берегам Северной Земли (где также была построена полярная станция, на которой зимовали Г. А. Ушаков и Н. Н. Урванцев).

В 1931 г. Самойлович во главе международной научной группы совершает полет в Арктику на жестком дирижабле LZ-127 («Граф Цеппелин»).

В тридцатые годы Рудольф Лазаревич продолжает исследовательские работы в Арктике. Он изучает Северную Землю, проводит в течение ряда лет большие океанологические работы в Карском море, строит полярную станцию на мысе Челюскин (1932 г.) и позднее — на о. Генриетты в архипелаге Де-Лонга, исследует высокие широты моря Лаптевых и Восточно-Сибирского моря.

Научно-организационная и экспедиционная работа не мешала живому участию Р. Л. Самойловича в подготовке кадров

полярников. В 1934 г. он организует кафедру полярных стран на геолого-почвенно-географическом факультете Ленинградского университета. Воспитанниками этой кафедры являются многие известные современные полярные исследователи и работники Севера. Кроме того, будучи членом Географического общества СССР, США, Австрии и ряда других стран, он сделал очень много для утверждения авторитета советской науки, расширения ее влияния и укрепления международных научных связей.

Отличительными чертами Р. Л. Самойловича были его принципиальность и объективность. Именно поэтому он был выдвинут в состав членов Международного морского арбитража, в работе которого и принимал деятельное участие.

Таков облик Р. Л. Самойловича — ученого, педагога и организатора научно-исследовательских работ. Кипучая многолетняя деятельность Р. Л. Самойловича внезапно оборвалась в 1938 г., вскоре после его возвращения из Полярного бассейна, и он не смог ни закончить начатых работ, ни обработать собранные материалы.

Его большой архив, находящийся в фондах Арктического института, дал много интересного для восстановления истории освоения и развития Северного морского пути и истории исследований Арктики в 1920—1938 гг. Он и сейчас еще не утратил своего значения.



Р. Л. САМОЙЛОВИЧ

ПРЕДИСЛОВИЕ
К ПЕРВОМУ И ВТОРОМУ ИЗДАНИЯМ

Летом 1928 г. во льдах Арктики потерпел аварию дирижабль «Италия», которым командовал У. Нобиле. Для оказания помощи участникам полета были снаряжены десятки экспедиций из шести различных стран, и Советский Союз одним из первых принялся за спасательные работы. На поиски итальянской экспедиции, а также Руала Амундсена и его спутников были отправлены четыре советских корабля: «Персей», «Малыгин», «Красин» и «Седов», из коих на долю «Красина» выпало великое счастье вырвать у смерти семь человек.

В предлагаемой читателю книге я как один из участников похода на «Красине» сделал попытку с возможной полнотой и объективностью описать деятельность этой экспедиции.

Я испытывал немало сомнений, прежде чем взяться за перо, так как считал, что для изображения имевших место событий нужны бóльший талант и умение. Думая тем не менее, что наш поход заслуживает того, чтобы была изложена история его, основанная на достоверном материале, я решился написать эту книгу, отчасти пользуясь подлинными документами, частью полагаясь на воспоминания о том, что я лично видел и чему был свидетелем.

Попытка итальянской экспедиции приоткрыть завесу над тайнами полярной природы стоила семнадцати человеческих жизней. Среди погибших участники экспедиции: молодой шведский ученый Финн Мальмгрен, физик профессор Понтремоли, Помелла, Алессандрини, Лаго, Ардуино, Чиакко и Каратти; великий полярный исследователь Руал Амундсен и его мужественные спутники Гильбо, Дидриксен, де-Кювервиль, Валет и Бразил, вылетевшие на помощь итальянской экспедиции, и, наконец, итальянские летчики Пенцо, Крозио и Делла Като, разбиившиеся при возвращении со Шницбергера на родину. Эти семнадцать были людьми четырех разных национальностей, различен также удельный вес каждого

из них в науке и в жизни, но все они пожертвовали собой ради спасения других и во имя прогресса человечества.

С глубоким благоговением перед самопожертвованием этих людей, склонив голову перед их героизмом, я позволяю посвятить свой скромный труд памяти этих семнадцати погибших.

Умберто Нобиле прислал для моей книги описание катастрофы дирижабля «Италия», а также карту полетов итальянской экспедиции. Пользуюсь случаем, чтобы выразить ему за это мою искреннюю благодарность.

Глава первая

ПЛАНЫ НОБИЛЕ. — ТРЕВОЖНЫЕ ДНИ. — КОМИТЕТ ПОМОЩИ ИТАЛЬЯНСКОЙ ЭКСПЕДИЦИИ. — РАДИОЛЮБИТЕЛЬ ШМИДТ. — ОТПРАВКА «МАЛЫГИНА». — ПОСТАНОВЛЕНИЕ О ПОСЫЛКЕ «КРАСИНА»

Экспедиция Нобиле в Арктику представляла большой интерес не только потому, что в качестве транспортного средства, как и в 1926 г.*, снова был применен воздушный корабль, но главным образом вследствие того, что экспедиция должна была выполнить весьма обширную программу по исследованию Арктики. Понятно поэтому, с каким напряженным вниманием следили у нас за полетами Нобиле.

Корабль, сконструированный и построенный под руководством Нобиле, я считал не вполне подходящим для арктических полетов. Ни в какой мере не причисляя себя к знатокам летного дела, я, однако, предвидел ту величайшую для дирижабля полужесткой системы опасность, которая состояла в возможности обледенения оболочки; это могло привести к ожождению корабля, прорыву оболочки, а значит, и к потере газа. С другой стороны, мне казалась недостаточной и мощность моторов при той силе ветра, которая нередко бывает в Арктике; я полагал также, что гондола дирижабля слишком мала для производства наблюдений. Но вместе с тем, признавая полет на дирижабле крайне рискованным, я думал, что в случае удачи экспедиция Нобиле может дать весьма интересные результаты.

25 мая перестали поступать радиogramмы с дирижабля «Италия», и я был крайне этим обеспокоен. Конечно, могла произойти непредвиденная порча радиоаппарата — хотелось так думать! — однако мысли возвращались к тем многочисленным опасностям, которым мог подвергнуться дирижабль в Арктике.

Прошли дни 26 и 27 мая. С «Италии» все еще не было никаких сведений, и на душе становилось все тревожнее.

* В 1926 г. на дирижабле «Норвегия» состоялась экспедиция в Арктику норвежского полярного исследователя Р. Амундсена. Командиром дирижабля был У. Нобиле. Дирижабль имел следующие характеристики: длина 106 м, ширина 19,5, высота 26 м. Он вмещал 18 500 куб. м газа и имел три мотора по 250 л. с. (Это и все последующие примечания за исключением особо оговоренных принадлежат редактору.)

Наступило наконец утро 28 мая. Я лихорадочно просматривал газеты, но «Италия» молчала. Стало очевидным, что с экспедицией случилось несчастье.

Не подлежало сомнению, что помощь, если она вообще была возможна, следовало оказать в самом срочном порядке. Но кем она могла быть организована? На этот вопрос было нетрудно ответить. В Европейском секторе Арктики имеется несколько стран, которые по своему географическому положению тесно связаны с полярными областями. Это СССР, Норвегия и отчасти Швеция. В то время мне еще было неизвестно, предполагалась ли организация помощи в этих странах, но я знал, что среди наших исследователей есть немало людей, которые могли бы оказаться крайне полезными в этом деле. К тому же только СССР обладал мощными ледоколами и пароходами ледокольного типа.

Я живо припоминаю свою встречу с Умберто Нобиле в Берлине в марте 1928 г. В отеле, сидя в мягких креслах, разложив перед собой карты полярных областей, обсуждали мы с ним план его будущих полетов. Как я мог заключить из его слов, Нобиле интересовался главным образом полетом на Северную Землю (прежде Землю Николая II). Я поделился с ним всеми подробностями об открытии этой Земли Б. Вилькицим¹ и указал ему всю имеющуюся о ней литературу, которая была опубликована преимущественно на русском языке.

У Нобиле имелось, по крайней мере тогда, твердое намерение спустить с воздушного корабля на этот малопоследованный остров небольшую группу участников экспедиции.

Мне, однако, этот план Нобиле казался не только весьма рискованным, но и невыполнимым, и я убедительно советовал ему не приводить своего намерения в исполнение.

И действительно, техника спуска людей с воздушного корабля, находящегося в полете, была еще совершенно неизведанной областью. Правда, инженер Трояни в Италии уже произвел такого рода опыт, — он был спущен на воду в специальной лодке, но и это было сопряжено с очень большими трудностями. На Северную Землю в апреле пришлось бы спускать людей либо на поверхность земли, либо на лед, и это обстоятельство значительно затруднило бы посадку. Но если даже допустить счастливый спуск людей и снаряжения, то тем не были бы еще исчерпаны все трудности дела; напротив, они только после того и начались бы. Взять людей обратно на борт дирижабля было бы задачей значительно более рискованной и трудной, чем спустить их. И еще большой вопрос: удалось ли

бы вообще найти людей, оставленных в Арктике на снегу или на льду? Это был особенно важный вопрос.

Но если бы не удалось взять спущенных людей снова на борт, то их жизнь оказалась бы в серьезной опасности. Перед ними встала бы тогда трудная задача — продвигаться от Северной Земли (к тому же без собак) на Таймырский полуостров и оттуда к Таймырскому озеру, а это несколько сот километров. Но и у Таймырского озера не всегда встречаются кочующие пенцы, поэтому не исключалась возможность, что им пришлось бы проделать пешком еще и далекий путь от Таймырского озера. Вполне понятно, что кучка людей, оставленная на Северной Земле, плохо снабженная всем необходимым, без собак и без крепкой обуви, едва ли смогла бы справиться со всеми трудностями такого перехода.

Я высказал Нобиле все эти соображения, но мне показалось тогда — и это подтвердилось позднее, — что его трудно было заставить отказаться от раз принятого решения. В общем же у меня сложилось впечатление, что Нобиле в то время еще не имел окончательно проработанного плана, а возможно, что он не желал открывать своих карт перед полетом.

Когда наша беседа была закончена, я обратил внимание на окружающую нас обстановку, и мне показалось довольно любопытным, что в вестибюле одного из эlegantных отелей, среди туристов, купцов и всякого рода праздношатающихся обсуждали вопросы такого большого научного значения и маршрут предстоявших полетов «Италии». Вскоре я распрощался с Нобиле².

Приятное впечатление, которое произвел на меня итальянец при моей первой встрече с ним, не изменилось и впоследствии, несмотря на события, развернувшиеся вскоре после этого.

Что касается общего плана действий, то, очевидно, Нобиле уже тогда намеревался произвести несколько полетов и избрать Кипсбей на Шницбергене базой для них. Это намерение, без сомнения, нужно было бы приветствовать, так как оно обеспечило бы проведение планомерного и систематического исследования громадных пространств полярной области. К сожалению, как известно, обстоятельства для проведения в жизнь всех его обширных планов сложились не очень благоприятно...

Когда и 28 мая газеты не принесли никаких определенных сообщений о судьбе «Италии», я, не раздумывая долго, попросилказать Москву и соединить меня с Е. П. Вороновым, заведующим отделом научных учреждений при Совпаркоме СССР. С этим отделом Институт по изучению Севера был тесно связан по своей работе. В телефонном разговоре я указывал на то, что совершенно

необходимо организовать помощь экспедиции нашими научными силами, используя один из мощных ледоколов, находившихся в нашем распоряжении. Е. П. Воронов попросил меня переговорить по этому поводу с итальянским консулом и создать специальную комиссию из компетентных лиц.

В тот же день в Ленинградском отделении Комиссариата иностранных дел я встретился с итальянским консулом Спано. Я сказал Спано, что с его земляками на далеком Севере произошло большое несчастье и что единственным способом оказать им реальную помощь является посылка туда спасательной экспедиции на ледоколе или ледокольном пароходе в зависимости от того, куда именно направится эта экспедиция. Спано поблагодарил меня и обещал о моем предложении дать подробную телеграмму своему правительству в Рим.

В Ленинграде была организована небольшая комиссия, в которую вошли: В. Ю. Визе, А. Г. Воробьев, А. М. Лавров³ и я. Малочисленность ее объясняется тем, что большинство наших исследователей в это время года были заняты подготовкой к летним работам, а многих уже не было в Ленинграде.

Уже 29 мая утром президент Осоавиахима обратился по радио к населению Европейского и Азиатского Севера СССР с просьбой войти в связь с экипажем дирижабля «Италия» и, если это будет возможно, оказать ему содействие и помощь.

В тот же день комиссия по большим перелетам Осоавиахима СССР созвала экстренное совещание, на которое пригласила нескольких научных деятелей, известных своими исследованиями в Арктике, и специалистов по воздухоплаванию и метеорологии.

На этом совещании с большой подробностью были освещены метеорологические условия, при которых могла произойти авария дирижабля. Однако отсутствие точных сведений о месте и обстоятельствах катастрофы лишило комиссию возможности точно установить место поисков дирижабля. Приходилось рассматривать как возможный район поисков огромную территорию между Новой Землей и Свальбардом*, для исследования которой не хватило бы всех ледоколов, имевшихся в наших портах. Надо было ограничить зону поисков и, с другой стороны, наметить, какие именно суда могут быть посланы на помощь.

На заседании комиссии 29 мая было признано необходимым организовать при Осоавиахиме Комитет помощи дирижаблю «Ита-

* Свальбард — группа островов в Северном Ледовитом океане, главными из которых являются Шпицберген, Медвежий и др.

ния», и это решение в тот же день получило санкцию президиума Осоавиахима СССР.

Следует помнить, что тогда еще не было решительно никаких сведений о местонахождении дирижабля. Поэтому лишь на основании теоретических выкладок пятерка пришла к выводу, что наиболее вероятным местом нахождения экипажа следует считать район Земли Франца-Иосифа и все пространство Северного Полярного моря* между Землей Франца-Иосифа и Свальбардом. Не исключалась, впрочем, и возможность того, что дирижабль окажется вне этого весьма обширного района.

Полеты были чрезвычайно затруднены вследствие того, что кромка полярных льдов, как это можно было видеть по схемам, составляемым ежегодно Датским метеорологическим институтом, в это время года располагается южнее 75°. Поэтому встал вопрос о немедленной посылке в этот район пароходов ледокольного типа. Однако дело осложнилось тем, что суда «Таймыр», «Седов» и «Малыгин», стоявшие в Архангельске, находились в ремонте.

Тем временем Ленинградская комиссия помощи при советской группе международного общества «Аэроарктика»⁴ энергично продолжила свои работы и телеграфировала в Москву о безусловной необходимости передачи руководства спасательной экспедицией опытного полярному исследователю, рекомендуя на этот пост одного из видных сотрудников Главного гидрографического управления.

2 июня в Москве было созвано второе совещание Комитета помощи.

Комитету помощи удалось к этому времени установить связь с базисным кораблем итальянской экспедиции «Читта ди Милано» и узнать, на какой волне вели передачи корабль и дирижабль «Италия». Как выяснилось, коротковолновая установка Нобиле работала на волне 30—35 м.

Весь культурный мир с тревогой следил за судьбой итальянской экспедиции. Сотни радиостанций, десятки тысяч радиоприемников напряженно прислушивались к радиосигналам с дирижабля «Италия». Тщетно... Суровая Арктика хранила свою тайну. И вдруг Комитет получил телеграмму, что радиоприемником Шмидтом в одном из самых глухих уголков СССР, в селе Вознесенье-Вохма, Северного края, были приняты радиосигналы на иностранном языке.

* В книге сохраняется употреблявшееся в 30-е годы название Северного Ледовитого океана.

Это было 3 июня в 19 часов 30 минут. Он услышал следующие слова: «Itali... Nobile... Fran Uosef... SOS SOS SOS territeno EHН».

В этот же день Шмидтом были приняты сигналы, в которых упоминался «Петерман»*. Хотя в полярной области имеется много пунктов, носящих название «Петерман», сообщение Шмидта еще более укрепило уверенность Комитета в решении вести поиски в районе Земли Франца-Иосифа.

5 июня в Москве было созвано расширенное совещание Комитета помощи с участием представителей Института по изучению Севера и Главной геофизической обсерватории. Именно на этом заседании решили отправить комбинированную летно-морскую спасательную экспедицию. Исходя из того что поиски должны производиться в районе Земли Франца-Иосифа, комиссия постановила, что ледокол «Малыгин», ремонт которого мог быть закончен в наиболее короткий срок, направляется с самолетом Ю-13 к западным берегам Новой Земли...

На Новой Земле (в Русской гавани) создается база для мощного самолета. Самолет совершает несколько полетов от этого пункта в район Земли Франца-Иосифа с целью обследования юго-западного берега Земли Франца-Иосифа. Следующие рейсы самолета должны захватить районы архипелага с постепенным отклонением к северу. В случае обнаружения участников итальянской экспедиции можно было бы сбрасывать им продовольствие и все необходимое и тем самым помочь продержаться до того момента, когда могла бы быть организована длительная операция форсирования льдов ледоколом. Если, при особо благоприятных условиях посадки, самолету удалось бы спизиться в этом районе, тогда можно было бы принять на борт в несколько приемов экипаж экспедиции. Более вероятным, однако, представлялось лишь обнаружение местонахождения итальянцев, после чего немедленно должна быть снаряжена дополнительная экспедиция на ледокольном пароходе «Седов», оставляемом Комитетом на этот случай в Архангельске.

На этом же заседании 5 июня я внес предложение не останавливаться лишь на посылке «Седова», а подготавливать к плаванию один из мощных ледоколов в Ленинградском порту. Однако твердого решения по этому поводу в тот день принято не было.

* На некоторых картах Землей Петермана назывался несуществующий остров к северу от Земли Франца-Иосифа. (Прим. авт.)

Во главе организуемой экспедиции были поставлены три человека: геофизик В. Ю. Визе, гидрограф А. М. Лавров и летчик Б. Г. Чухновский*. Начальником экспедиции назначили В. Ю. Визе. Подготовка экспедиции шла форсированным темпом.

7 июня В. Ю. Визе и его помощник А. М. Лавров выехали из Ленинграда и уже в пути узнали о том, что удалось войти в связь с группой Нobile. Вследствие этого план работ экспедиции должен был измениться. 11 июня «Малыгин» получил приказ взять курс на о. Надежды, лежащий к юго-востоку от Шницбергена, попытаться пройти во льдах возможно севернее, откуда самолет должен будет начать полеты к лагерю Нobile. Капитаном «Малыгина» был Д. Т. Чертков, а летная группа состояла из Бабушкина⁵, известного своими полетами над беломорскими льдами, второго пилота Сергеева и механиков Квятковского и Грошева.

Как только стали известны первые радиосигналы Нobile с точным указанием местонахождения итальянцев (к востоку от Северо-Восточной Земли, у мыса Ли-Смит), для Ленинградской комиссии помощи стала совершенно очевидной необходимость немедленной посылки мощного ледокола «Красин», о чем и было сообщено в Москву Комитету помощи. Маршрут ледокола был также совершенно ясен: он должен был идти вдоль западного побережья Шницбергена, затем повернуть к Семи Островам и идти на восток до мыса Ли-Смит.

Само собой разумеется, что теперь и первоначальный план экспедиции на «Малыгине» нуждался в перестройке. «Малыгину» было предписано идти к Ли-Смиту восточным вариантом. Взяв в Мурманске самолет и летчика М. С. Бабушкина, запасшись достаточным количеством топлива, он должен был примерно по 30-му меридиану направиться на север, с тем чтобы возможно ближе подойти к месту нахождения итальянцев. Так как по состоянию льда «Малыгин» не сможет пройти дальше о. Надежды, то остающееся пространство должен будет покрыть самолет Ю-13⁶.

Тем временем и итальянское правительство пришло к заключению о необходимости посылки в район катастрофы мощного ледокола.

11 июня в 11 часов 25 минут я получил телеграмму-молнию:

Итальянское правительство просит посылке мощного ледокола Шницберген Кингсбей и далее к западу вдоль Шницбергена месту экспедиции находящейся 80 градусе 30 минуте северной широты

* Согласно первоначальному плану, Б. Г. Чухновский должен был принять участие в экспедиции «Малыгина». (Прим. авт.)

28 градусе 04 минуты восточной долготы тчк Нуждается обуви теплых вещей оружия медикаментах необходимо решить основной вопрос может ли выполнить эту задачу Малыгин если нет срочно послать Ленина или Красина установить возможность первое установить на нем Дорнье-Валя второе иметь значительные запасы горючего как для ледокола так и для самолета третье определить более целесообразный способ переброски состава экспедиции и запасов случае похода Ленина или Красина тчк Необходимо срочный ответ не позже двадцати с половиной часов сегодня

Комитет помощи.

По получении этой телеграммы я немедленно созвал совещание Ленинградской комиссии в составе А. Г. Воробьева, Б. Н. Сорочкина (капитан «Красина») и Б. Г. Чухновского. Совещание это указало в своем постановлении, что единственно подходящим по своей мощности и конструкции кораблем для посылки из Ленинграда на Шпицберген на помощь Нобиле является «Красин». При сильном напряжении возможна подготовка его в течение трех дней. «Красин» должен пойти вдоль побережья Западного Шпицбергена и затем на восток к мысу Ли-Смит. Ввиду необходимости иметь высококачественный кардиффский уголь целесообразен заход «Красина» в один из норвежских портов. Летчик* должен лететь из Мурманска непосредственно на Шпицберген. Затем аппарат грузится на ледокол (желательно в Кингсбее), чтобы идти к Ли-Смиту.

Такова была первая попытка уточнить план работы «Красина».

Решение комиссии телеграммой-молнией было отправлено в Москву в тот же день в 14 часов 08 минут, а в 22 часа 55 минут я получил еще одну телеграмму-молнию:

Самойловичу

Комитет предлагает исполнению следующее первое исходя из данных сообщенных итальянским правительством нахождения Нобиле северной широте 80 градусов 30 минут долготы 28 градусов 04 минуты просьба итальянского правительства срочной посылке ледоколов Шпицберген тчк Комитет постановил вместо одной экспедиции направлении Франц Носиф не считая Персея организовать две экспедиции восточную и западную тчк Второе

* К тому времени уже состоялось назначение Б. Г. Чухновского на «Красин». (Прим. авт.)

восточная под руководством Визе Лаврова и товарища выделяемого местной организацией Малыгине выходит море двенадцатого июня имея борту самолет Ю 13 участием Бабушкина Сергеева тчк Задача дватч курс остров Надежды возможное проникновение через льды действия самолета направлении мыса Ли Смит база Мурманске тчк Задача самолета имея оружие медикаменты пятнадцать комплектов теплой одежды обуви продовольствие обнаружить экипаж снабдить указанными предметами при возможности перебросить очередями на Малыгин тчк Указанных целях переставить поплавки обратно лыжи имея первые запасы тчк Ввиду отказа Дорнье запасов последнему не брать тчк Доносить ходе экспедиции радио на Сок* установить связь Италией Читта Милано шестнадцатого Красиным тчк Третье западная состав руководства особо уполномоченный Комитета зпт Самойлович Чухновский не позже четырнадцатого выйдут ледоколе Красин имея борту Ю 1 или Ю 13 обязательно лыжах тчк Задача имея максимальный запас угля продовольствия для себя пятнадцать комплектов теплой одежды продуктов медикаментов оружия для экипажа дирижабля держать курс Шпицберген тчк Дальнейшая задача достигнув Кингсбея получить уже обеспеченное топливо продукты Читта Милано выяснив обстановку и согласуя дальнейшие действия итальянскими норвежскими мероприятиями достичь мыса Ли Смит продвигаясь вдоль западной северо-западной стороны тчк Задача самолета при крайней необходимости разведка пути движения зпт основная задача разведка местонахождения экипажа Италия тчк Четвертое иметь обеспеченную радиосвязь Читта Милано дирижаблем и между обеими экспедициями тчк Помимо имеющегося радио Красине установить коротковолновую радиацию одного ленинградских любителей тчк Экипажам судов обязательно иметь запас лыж саней оружия карт приборов запасы для самолетов тчк Пятое действия экспедиций как имеющих определенные задания являются вполне самостоятельными тчк Одновременно обязательна координация действий мероприятиями итальянского правительства и норвежскими обращаясь Читта Милано тчк Шестое связь Комитетом посылку донесений через Сок дублируя коротковолновиками тчк Общим экспедициям подтвердить Комитету Читта Милано дирижаблю свои позывные длину волн часы передачи приема тчк Седьмое сообщается положение экипажа Италия тяжелое тчк Дирижабль очевидно потерпел аварию тчк Указанных выше координатах находится часть экипажа

* Сок — позывные радиостанции в Сокольниках в Москве. (Прим. авт.)

девять человек которые видимо направились Кап Норд зпт имеются сведения отнесенны плавучим льдом семи человек 30 километров восточнее указанных координат состоянию девятое десятое число тчк Восьмое иметь в виду Шницбергене находится Читта Милано Хобби Браганца два норвежских самолета одиннадцатого из Италии вылетел самолет Савойя летчиком Маддалена двенадцатого вылетает из Италии Дорнье тчк Кингсбее находятся норвежские ледоколы малой мощности тчк Девятое подтверждается дтч все сообщения корреспондентов подлежат визированию руководства тчк Десятое Италиправительство выразило благодарность Комитету совправительству проводимую работу рассчитывая срочную помощь нашей экспедиции особенности ледокола тчк Комитет уверен сознании ответственности задачи надеется организованность энергию дисциплину выносливость отвагу всех участников рассчитывает безусловный успех

Комитет помощи.

С этого дня началась наша страда. Десятки телеграмм-молний, бесконечные разговоры с Москвой. Работа закипела, забурилась. Штабом работ стал Институт по изучению Севера на Съездовской линии, 1. Все сотрудники Института (а многие к тому времени уже успели уехать в экспедиции) были направлены в распоряжение экспедиции. Немедленно приостановили подготовительные работы к моей намечавшейся экспедиции на Канин полуостров, и мой ближайший помощник И. М. Иванов превратился в секретаря новой экспедиции.

Прежде всего мне предстояло договориться обо всех деталях организации похода на ледоколе «Красин».

Дело в том, что распоряжение Ленинградскому порту об отправке «Красина» пришло как раз во время заседания, на котором решался вопрос о том, чтобы окончательно разоружить «Красина» и поставить его на длительную консервацию.

«Красина» как самый дорогой в эксплуатации ледокол решено было консервировать, тем более что этот корабль больше года не находился в работе.

Когда возник вопрос о посылке мощного ледокола на далекий Север, работники порта предложили один из трех ледоколов: «Красин», «Ленин» или «Ермак».

Ледокол «Ленин» отпадал ввиду того, что он снабжен передним винтом, а это делало его совершенно непригодным для плавания в мощных полярных льдах. Из остальных двух ледоколов — «Красин» и «Ермак» — некоторые видные сотрудники считали бо-

лее пригодным второй, так как он только что вышел из ремонта. Однако я был глубоко убежден, что для нас необходим самый мощный ледокол, какой только имелся в нашем распоряжении, тем более что, как я понял из разговора со старшим механиком «Красина» М. И. Ершовым, машины его были в рабочем состоянии.

Глава вторая

ОРГАНИЗАЦИЯ ПОХОДА. — РУКОВОДЯЩАЯ ТРОЙКА. — ЛЕТНАЯ ГРУППА. — НАУЧНЫЕ СОТРУДНИКИ. — МОРСКОЕ КОМАНДОВАНИЕ. — РАДИСТЫ. — ПРЕДСТАВИТЕЛИ ПРЕССЫ. — УБОРЩИЦА И ЖУРНАЛИСТКА

Того же 11 июня, в понедельник, я созвал на «Красине» расширенное заседание с представителями порта и судовой администрации.

Функции были распределены, и работа закипела. На мне лежало общее руководство.

Погрузка угля на «Красин» началась 12 июня в 23 часа. Хотя у нас в Ленинграде имелся очень хороший донецкий уголь, однако я настаивал на кардиффском, который можно было бы заготовить в Бергене. Но Комитет помощи боялся излишней потери времени и полагал, что мы сможем взять уголь в Кингсбее.

12 июня я получил телеграмму-молнию:

Самойловичу

Первое вы назначены начальником экспедиции тчк Второе подтверждаются указания данные ранее относительно непосредственного направления Кингсбей

Комитет помощи.

В тот же день я сообщил Комитету, что все же я нахожу крайне важным снабжение «Красина» доброкачественным углем, для чего необходим заход в один из портов Норвегии, лучше всего в Берген. Этим ко всему прочему выгадывается еще и время, ибо в Кингсбее погрузка идет медленнее, да и самый уголь хуже.

Комитет согласился со мною, и уже в пути я получил соответствующее распоряжение о заходе в Берген.

Между тем среди руководящих лиц экспедиции «Малыгина», который в то время еще стоял в Архангельске, возникло сомнение

о целесообразности так называемого восточного варианта, о чем начальник экспедиции проф. В. Ю. Визе поставил в известность Комитет помощи.

Было созвано экстренное расширенное совещание. О решении совещания сообщили в Москву:

Москва Комитет помощи

Совещание пришло к заключению двч обсудив ваш вопрос пути Малыгина полагает необходимым двч предложить Малыгину установить радиосвязь с Персеем для выяснения положения кромки льда 30 градусу восточной долготы тчк Случае особо благоприятном если кромка льда окажется около 77 градуса Малыгин идет восточным направлением тчк Противном случае идет прямо западным тчк Это дает предвещение Красным Кингсбее три четыре дня что может оказаться существенным для помощи экипажу дирижабля при не слишком тяжелых льдах дальнейшем пути

Глушков Самойлович.

В это время на «Красине» образовалась уже руководящая тройка, которая сообщила Комитету, что она разделяет точку зрения расширенного заседания, находя вместе с тем, что «Красин» во льдах севернее Кингсбея окажется по своим качествам незаменимым кораблем.

12 июня я получил от В. Ю. Визе телеграмму:

Малыгин сегодня вечером выходит Свальбард заходом Мурманск.

У нас между тем шла бешеная по темпу работа по подготовке экспедиции. Когда я принялся за организацию ее, мне вначале было неясно, каким образом будет создано руководство экспедиции. Но уже 12 июня выяснилось, что в руководящую тройку войдут: П. Ю. Орас — заместитель начальника, Б. Г. Чухновский и я. Я был утвержден начальником экспедиции.

День 14 июня был особенно трудным. Я вышел из своей рабочей комнаты, чтобы отправиться в порт. В соседнем помещении я встретил незнакомого мне военного моряка, который, как мне показалось, искал кого-то глазами. Увидев меня, он вытянулся по-военному, взял под козырек и представился: Пауль Юльевич Орас.

Я уже имел тогда телеграмму от Комитета помощи, в которой говорилось о назначении П. Ю. Ораса одним из руководителей, но до того времени о нем ничего не слышал.

Приземистый, крепко сбитый, со скуластым лицом финского типа, он имел вид уравновешенного и спокойного человека. На здоровом полном лице блестели небольшие, немного насмешливые глаза.



Руководящая тройка экспедиции. Слева направо: Б. Г. Чухновский, Р. Л. Самойлович, П. Ю. Орас.

В коротких словах рассказал мне П. Ю. Орас свою биографию. 22 апреля 1897 г. он родился в Ревеле (Эстония), до 1916 г. посещал местную гимназию и поступил в том же году в Морское техническое училище в Кронштадте, которое он оставил в 1918 г. С 1918 по 1920 г. П. Ю. Орас состоял на службе в Балтийском флоте на линейном корабле «Гангут», в 1919 г. был в морском отряде по защите Петрограда. В 1921 г. Орас находился в заграничном плавании на корабле «Трансбалт». По окончании Морской

академии в 1923 г. он работал в качестве инженера на минометном истребителе «Урицкий», затем членом Морской технической комиссии в Париже, после чего ему пришлось бывать в Германии и Голландии. В мае 1926 г. он находился в Швеции, где занимал пост морского уполномоченного, а в феврале 1928 г. он был назначен заместителем председателя Большой морской комиссии в Ленинграде.

Одним из достоинств П. Ю. Ораса было прекрасное знание многих иностранных языков.

Вскоре после нашего знакомства я спросил Пауля Юльевича, говорит ли он на каком-либо из иностранных языков. Он улыбнулся.

— Да, я свободно говорю по-английски, по-французски, по-немецки, по-шведски, по-фински, по-эстонски и немного... по-арабски, — сказал он с усмешкой.

Это даже было больше, чем требовалось. Я не думал, что в Арктике нам пригодятся знания П. Ю. Ораса в арабском языке, но его знание прочих языков было весьма важно, тем более что я лично владею только тремя языками: французским, английским и немецким.

Вообще с иностранными языками дело у нас обстояло благополучно: Б. Г. Чухновский говорил по-французски и по-немецки, а многие из командного состава ледокола были знакомы с английским или немецким языком.

Б. Г. Чухновского я знал еще с 1924 г. Я познакомился с ним во время одной из своих экспедиций, когда на небольшой шлюпке я обошел Новую Землю с юга и достиг Маточкина Шара, где в это время Главным гидрографическим управлением строилась геофизическая обсерватория с радиостанцией.

Я лежал в палатке, в своем спальном мешке, когда раскрылся вход в нее и просунулась чья-то голова.

— Можно?

— Пожалуйста, заходите.

Это был летчик Б. Г. Чухновский, который тогда совершал разведочные полеты в этих местах на гидросамолете. Необходимо напомнить, что это был один из немногих опытов полета на самолетах в полярной области.

Совсем еще молодой, небольшого роста, худощавый, он мне казался почти мальчиком. Но когда я с ним разговорился, для меня стало ясно, что этот человек, несмотря на свою молодость, обладает и твердостью духа, и знаниями, достаточными для того, чтобы стать настоящим полярным летчиком. Впоследствии, в

1925 г. Б. Г. Чухновский совместно с другим полярным летчиком О. А. Кальвицем⁷ совершил полет из Ленинграда на Новую Землю. Им пришлось тогда сесть у Каннина. Этот полуостров населен кочующими ненцами, которые летом пригоняют к северной части полуострова стада оленей. Немалое удивление и страх вызвал тогда у этих людей прилет Чухновского и Кальвица. Впервые они



Летная группа экспедиции. Слева направо: А. Г. Страубе, А. В. Шелагин, Б. Г. Чухновский, В. Ш. Федотов, А. Д. Алексеев.

увидели металлическую птицу, спускавшуюся с неба. Как рассказывал впоследствии Чухновский, недоверие к удивительным людям, умеющим летать, вскоре рассеялось, и с ненцами наладились наилучшие отношения.

Когда я узнал, что в качестве руководителя летной группы назначен морской летчик Б. Г. Чухновский, я чрезвычайно обрадовался. Участие его в руководящей тройке было крайне полезно: летным работам отводилась столь большая роль, что, конечно,

весьма важно было, чтобы командир летной группы имел право голоса в руководстве экспедицией.

Несмотря на свою молодость, Б. Г. Чухновский имел уже большой летный стаж.

Вот некоторые данные из его жизни. Он родился в 1898 г. в Ленинграде, по окончании Гатчинского реального училища поступил вольноопределяющимся в Морской корпус. В 1917 г. в составе третьей роты этого корпуса выступал против Временного правительства и с тех пор служил исключительно делу революции. В том же году он окончил Морскую авиационную школу и был назначен начальником Ораниенбаумской морской летной дивизии. Во время гражданской войны, в 1919 г., он воевал во 2-й морской летной части Каспийской военно-морской флотилии. В 1920 г. он был произведен в начальники 1-й морской летной части Волжской военно-морской флотилии, а в следующем году назначен на пост начальника морского летного дела на Каспийском море.

В событиях на Азовском море⁸ Б. Г. Чухновский участвует как летчик и руководитель 1-й морской летной части воздушного дивизиона Азовского моря. По окончании гражданской войны он снова берется за учебу и в 1923 г. поступает вольнослушателем в Морскую академию. Спустя год Морская академия командует его вместе с летчиком О. А. Кальвицем в гидрогеографическую научную экспедицию на север; в 1925 г. он принимает участие в другой подобной экспедиции и производит множество полетов в арктических условиях. В его записях, часть которых появилась в печати, имеется много ценных наблюдений, указаний на неточные данные на картах и пр., которые значительно обогащают скудные сведения об областях, над которыми Чухновский летал. 1927 г. застаёт его в военном флоте Черного моря.

Нужно сказать, что в начале июня Б. Г. Чухновский лежал в госпитале с аппендицитом. Его подготавливали к операции, когда он прочел в газетах о своем назначении в полярную экспедицию. Несмотря на протесты врачей, он немедленно выписался из госпиталя и встал в ряды экспедиции.

День и ночь он неустанно работал: надо было подобрать надежную летную команду, испробовать мотор, устроить для самолета соответствующую площадку на ледоколе, умело погрузить и установить его, наконец, взять достаточное количество запасных частей. Все эти приготовления отнимали у Чухновского много времени, и я лишь мельком виделся с ним в эти сумасшедшие дни.

Вторым пилотом был зачислен Г. А. Страубе. Веселый, подвижной, он внесл большое оживление в коллектив даже в самые тревожные дни нашей экспедиции. Чуткий и отзывчивый, он был одним из самых приятных членов нашей экспедиции.

А. Д. Алексеев — летчик-наблюдатель⁹. Плотный, высокий, спокойный, уравновешенный, никогда не теряющийся, он немного насмешливо смотрел своими голубыми глазами на окружающий мир; ловко подмечал смешные стороны и своими едкими шутками нередко выводил из себя некоторых, делая это, впрочем, не зло, добродушно, так что никто на него за это не сердился. Алексеев, будучи одновременно и летчиком-наблюдателем, и радистом, прекрасно знал свое дело, что было, конечно, чрезвычайно ценно.

Механик А. С. Шелагин — уроженец Архангельской губернии — был мало разговорчив и считался, так же как и В. Н. Федотов, лучшим механиком нашего воздушного флота.

Таков состав летной команды. События показали, что эти люди оказались на высоте при выполнении поставленной перед нами задачи.

Научный состав экспедиции был крайне ограничен — всего три человека. Так как основной задачей нашего похода было спасение членов итальянской экспедиции, то прежде всего приходилось заботиться обо всем том, что обеспечило бы достижение этой цели. Важно было иметь хорошо укомплектованный и надежный экипаж корабля и летный состав. Научные задачи экспедиции находились поэтому на втором плане.

На мне лежало общее руководство научными работами, а также производство геологических исследований. Метеорологическая и гидрологическая часть работ всей своей тяжестью легла на плечи геофизика Владимира Александровича Березкина¹⁰.

Во времени нашего выхода В. А. Березкин выполнял очередные гидрографические работы в Лужской губе Финского залива. Однако по моей просьбе он с разрешения Морского комиссариата вошел в состав нашей экспедиции. Это был опытный геофизик, в течение ряда лет осуществлявший гидрологические и метеорологические наблюдения в разных районах Севера, в частности на Новой Земле. В. А. Березкин принадлежал к числу тех людей, которые никогда не сдуют без дела. Бодрый, энергичный, он всегда был чем-нибудь занят. И действительно, на нем лежало немало обязанностей. Прежде всего он аккуратно вел трехсрочные метеорологические наблюдения. Он же расшифровывал метеорологические телеграммы. Дело в том, что для краткости метеорологиче-

ские сводки из различных обсерваторий и наблюдательных пунктов передаются по специальному коду. И вот ежедневно надо было не только расшифровывать эти радиogramмы, но и составлять таблицы, сводить весь материал воедино и на основании этих сводок ежедневно составлять синоптические карты; иногда же, когда это было особенно важно для наших целей, карты делались даже два раза в день. Кроме того, у нас не было специального фотографа, а наш кинооператор не любил и не знал фотографию. И этим приходилось заниматься главным образом все тому же Березкину.

Гидрологические исследования велись также Березкиным. Нелегко было при свежем ветре, нередко в порядочную качку, усесться на особом мостике, брать гидрологические серпы, имея все время дело с холодной водой.

С обветренным лицом, красными руками возвращался довольный Владимир Александрович и оживленно делился результатами работ. А затем, немного обогревшись, принимался за следующее свое дело.

Существенную помощь в этих работах оказывал ему наш третий молодой научный работник Иван Маркелович Иванов¹¹.

По специальности геоморфолог, студент последнего курса Географического института (ныне географический факультет Ленинградского университета), он был что называется мастером на все руки.

Его первой обязанностью было помогать мне на геологических экскурсиях, во время которых он вел глазмерную топографическую съемку. Ему приходилось также препарировать убитых птиц. Кроме того, он состоял секретарем экспедиции, вел протоколы (немногочисленных, впрочем, у нас заседаний), заведовал отчетностью. Иванов находил время участвовать и в других работах, бывать в клубиках у матросов, среди которых у него было много друзей. Несмотря на свою молодость, Иванов не был новичком в деле научных исследований. Он являлся сотрудником Института по изучению Севера и должен был принять участие в экспедиции на Канин полуостров, подготовительные работы к которой велись давно. Но вследствие катастрофы с «Италией» этот план пришлось отложить. Иванов оказался человеком веселого нрава и в свободную минуту в кают-компании не прочь был поохотаться, сплясать русского и посмеяться с товарищами.

При подготовке к экспедиции осложнился вопрос с капитаном. Оказалось, что М. А. Сорокин, капитан «Красина», уже был на-

значен участником Карской экспедиции, и я должен был в спешном порядке подумать о том, кто теперь займет столь ответственный пост. На помощь мне пришли начальник Ленинградского порта и его помощники. Это были люди, которые прекрасно знали весь командный состав многочисленных ледоколов порта. Они единодушно пришли к заключению, что наиболее подходящим лицом на должность капитана «Красина» является Карл Павлович Эгги, который уже три года капитаном ледокола «Ленин», второго по своей величине ледокола после «Красина».

Вот вкратце его биография. Он родился 30 мая 1893 г. на о. Эзель*, рано должен был начать помогать отцу, безземельному крестьянину, занимавшемуся рыбной ловлей. По выходе из школы Эгги пришлось самому заботиться о себе. Он поступает коком на маленький парусник, а по осени определяется в судоходную школу в Аренсбурге, которую и оканчивает в 1911 г. Летом он записывается в матросы, а зимой посещает школу. В октябре 1913 г. ему удается поступить в навигационную школу и окончить ее со званием штурмана каботажного плавания. Вскоре его призывают на военную службу и отправляют на Северный фронт. В мае 1917 г. его командируют в распоряжение Морского военного штаба в Петроград. Октябрьская революция застаёт его на миноносце № 14 в море. Осенью 1917 г. он поступает в школу дальнего плавания в Архангельске и весной 1918 г. сдает экзамен на штурмана дальнего плавания. В 1920 и 1921 гг. участвует в большой Карской экспедиции на ледоколе «Седов», а с 1922 по 1928 г. с небольшими перерывами работает на ледоколе «Ленин» (с 1926 г. — капитаном).

Вечером 12 июня я впервые встретился с К. П. Эгги. Он обращал на себя внимание своей высокой, плотной фигурой и открытым располагающим лицом. Беседа у нас была недолгая.

— Сумеете ли вы, капитан, привести корабль в полную готовность к плаванию в течение трех дней? — спросил я.

— А как же, — ответил К. П. Эгги, словно удивляясь такому праздному вопросу.

Этого было для меня достаточно. Я вспомнил слова начальника порта об Эгги: «Он мало говорит, но много делает». Впоследствии я убедился в этом. Капитан Эгги так же мало говорил на других языках, как и на русском. В его привычках было сжато и лаконично отвечать лишь на вопросы. В остальное время он большей частью молчал. Может быть, это объяснялось тем, что он

* Остров Эзель — ныне о. Сарема.

почти до 18 лет не знал русского языка, а сталкиваться с русскими ему приходилось часто.

Особенно важную роль в нашем походе должен был сыграть человек, в ведении которого находилась вся машинная и механическая часть корабля. Ведь все зависело от бесперебойной работы наших машин мощностью 10 000 л. с. Только при этом условии можно было надеяться пробиться к погибавшим итальянцам.

В порту были самого лучшего мнения о первом механике «Красина» Михаиле Ивановиче Ершове. Он уже несколько лет служил на «Красине» и хорошо был знаком со всеми достоинствами и недостатками его машин. Это обстоятельство было чрезвычайно важно: машину нужно знать, как собственного ребенка.

М. И. Ершов создавал, какая ответственность лежит на нем, и, естественно, был крайне озабочен тем, чтобы снабдить ледокол необходимыми материалами и оборудованием. Это было понятно — ведь «Красин» уже более года не находился в плавании.

Вместе с несколькими помощниками М. И. Ершову предстояло составить спецификацию необходимых предметов, достать их в разных учреждениях, частью же докупить и, наконец, в три дня погрузить их на корабль.

М. И. Ершов и его мужественные товарищи буквально валились с ног, но в конце концов с честью выполнили возложенное на них задание, крайне трудное и ответственное.

Капитан имел пять помощников. Первым помощником был зачислен П. А. Пономарев*. С раннего детства плавал он на различных судах, как и большинство уроженцев Беломорского побережья, и прошел хорошую школу, так как служил также на английских и норвежских кораблях. Остальные четыре помощника капитана — Б. М. Бачманов, А. Д. Брейнкопф, Ю. К. Петров и Я. П. Легздин** — по справедливости считались лучшими моряками Ленинградского порта. Ю. К. Петров был из военных моряков и считался весьма опытным штурманом; А. Д. Брейнкопф — бывший капитан ледокола «Нурга» — добровольно пошел с «Красным» в качестве второго помощника капитана.

По понятным соображениям мы придавали огромное значение бесперебойному поддержанию радиосвязи. Нам ведь необходимо

* Впоследствии первый капитан первого в мире атомного ледокола «Ленин».

** Я. П. Легздин — с 1931 г. капитан ледокола «Красин». Под его командованием в 1933 г. был выполнен первый в истории арктических плаваний зимний поход «Красина» в Арктику.

было сноситься не только с внешним миром, но находиться в постоянной радиосвязи и с нашим самолетом во время его полетов. Естественно поэтому было стремление получить на «Красин» наиболее опытных радиотехников. Как оказалось впоследствии, наши радисты И. В. Экштейн, И. В. Юджин и А. М. Бакулин в самые ответственные моменты были неизменно на высоте положения. Они были перегружены работой свыше всякой меры, но никогда я не слышал от них какой-либо жалобы или выражения неудовольствия. Умело и просто они исполняли свои нелегкие обязанности. Это были единственные люди на корабле, которые могли ловить в эфире таинственные звуки, никому из нас непонятные. Наши радисты были тем живым источником новостей, с помощью которого удовлетворяли любопытство и команда, и журналисты, и комсостав. А между тем радисты, согласно распоряжению, имели право сообщать лишь то, что было дозволено начальником экспедиции. Поэтому бедным радистам надо было обладать и терпением, и дипломатическими способностями, чтобы отражать атаки многочисленных участников похода, которые неизменно окружали радистов после каждой вахты. Особенно настойчивы были в своем профессиональном любопытстве журналисты. Им во что бы то ни стало нужно было извлечь побольше животрепещущих новостей, и нашим радистам приходилось поэтому проявлять немалую выдержку. Когда им приходилось особенно туго, они обращались ко мне за помощью, и я всегда был на их стороне.

Так как Комитет помощи предложил взять на «Красин» пять корреспондентов, то пришлось несколько сократить предполагавшийся состав научного персонала, чтобы дать возможность принять участие в экспедиции всем намеченным представителям прессы.

Между тем меня буквально осаждали сотрудники различных газет, уверяя, что они согласны на любые условия: готовы быть кочегарами, матросами, помещаться, где только, по обстоятельствам, окажется возможным и т. д.

Занятый неотложными делами, я не имел времени лично беседовать с ними и поручил это нашему секретарю И. М. Иванову.

Я зачислил в состав экспедиции семь корреспондентов.

Приближался последний вечер перед нашим выходом в море. Я торопился с окончанием некоторых литературных работ; во что бы то ни стало мне нужно было прочесть корректуру сборника о Новой Земле. Чтобы иметь возможность заняться этим делом

и в то же время быть в курсе подготовки экспедиции, я перелазил в наш музей и попросил И. М. Иванова решительно никого не допускать ко мне, пока я не закончу свою работу.

Я был на середине рукописи, когда до меня донесся громкий разговор из соседней комнаты. Сразу же ко мне вошел И. М. Иванов.

— Итальянский корреспондент и представитель ТАСС, приехавшие из Москвы, просят принять их, — сообщил он мне.

Я отложил работу и просил их войти.

— Чесса, корреспондент газеты «Трибуна», — отрекомендовался итальянский журналист.

Среднего роста, приземистый и крепкий, он показался мне с самого начала подходящим для участия в нашей экспедиции. Чесса вполне прилично владел русским языком, что, естественно, давало ему много преимуществ перед другими иностранными корреспондентами. Мы скоро сговорились относительно необходимой для него одежды и снаряжения и расстались, чтобы встретиться вновь уже на корабле. Его поездка, однако, не состоялась.

И только я снова взялся за свою работу, как раздался новый стук в дверь.

— Пожалуйста, к телефону. Трое журналистов, приехавших из Архангельска.

Ничего не поделаешь — приходится идти к телефону.

— Кто говорит?

— Суханов. Согласно распоряжениям из Москвы, мы приближили сюда, чтобы принять участие в походе «Красина», так как на «Малыгине» нет больше места.

Я просил приехавших журналистов переговорить с начальником Ленинградского порта, которому я поручил решить вопрос о размещении пассажиров, как у нас назывались все, не входившие в личный состав судна.

Через некоторое время повый вызов к телефону.

— Говорит Суханов. Не позволите ли вы нам приехать к вам? В порту мы мест на «Красине» не получили.

Час спустя явились ко мне В. Суханов, Н. Кабанов от «Комсомольской правды» и Е. Миндлин, сотрудник «Вечерней Москвы».

Оказалось, что Управление порта запротестовало против перегрузки помещений на «Красине» и отказалось занести в личный список представителей печати.

— Мы готовы исполнять во время плавания любую работу и согласны ютиться на любом свободном местечке, которое только окажется, — объявил один из журналистов.

— Если нет больше свободных коек, мы согласны спать под койками, — добавил Суханов.

Молча смотрел я на молодых людей. Желание принять участие в экспедиции было несомненно сильнее понимания обстановки.

Опыт, вынесенный мною из прежних экспедиций, научил меня, что производительность каждого их участника в большой мере зависит от известного минимума удобств, хотя бы и самых элементарных. Неоднократно бывало, что до выхода судна в море люди были готовы на всевозможные жертвы, но совершенно менялись, как только суровая действительность, серые будни начинали предъявлять к ним свои тяжелые требования.

Все эти соображения высказал я моим посетителям, но они снова и снова уверяли меня в своей готовности отказаться от всякого рода удобств. Я предупредил их, что перед каждым участником экспедиции будет поставлено неременное условие не отказываться ни от какой работы и беспрекословно подчиняться приказам командования, но в ответ услышал новые уверения в том, что они согласны на все.

Тронутый искренним желанием этих молодых людей при любых условиях участвовать в походе «Красина», я дал Управлению порта соответствующие указания, и судьба этих журналистов была решена — они пошли с нами. Надо было видеть их восторг и радость. Дело касалось ведь не какой-нибудь мелочи, а полярной экспедиции. Участвовать в ней в первый раз, освещать ее деятельность в печати, исполнять даже самые тяжелые работы — разве все это не было заманчиво для молодых журналистов?

Обстановка, в которой я в тот день работал, наверное, казалась немногим странной всем, кто меня тогда посещал. Как я уже заметил, я перекочевал из своей рабочей комнаты в музей.

Снаряжая свои прежние экспедиции, я всегда избегал брать женщин. И на этот раз мне пришлось отказать многим научным сотрудницам и журналисткам, изъявившим желание участвовать в экспедиции.

Первая просьба поступила от уборщицы «Красина». Во время одного из посещений корабля мне бросилась в глаза женщина средних лет, робко прижимавшаяся к стенке, когда я спускался по трапу в кают-компанию.

— Кто это? — спросил я капитана.

— Это наша уборщица, Ксения Александрович, — отвечал капитан. — Она уже много лет работает на «Красине». Очень старается... и порядочный человек, — добавил он. — Она будет нам очень полезна в пути.

Я промолчал и пошел дальше.

В кают-компании уже все собралось на заседание. Надо было решить десятки самых неотложных вопросов. Когда после окончания заседания я возвращался обратно, у трапа меня снова встретила та же женщина. На этот раз она сама робко подошла ко мне.

— Простите, профессор, я задержу вас лишь на одну минутку. Я хотела сказать... я хотела просить вас... Извините, я очень волнуюсь. Я умоляю вас, не переводите меня на другое судно. Возьмите меня с собой...

Заметив отрицательное движение моей руки, она слегка прикоснулась к моему плечу.

— Уверю вас, я очень вынослива и сильна. Я могу пройти пешком много десятков километров. Я ведь крестьянка. Однажды мне пришлось около двадцати километров нести своего ребенка, и это я проделала легко... Возьмите меня. Если не будет женщины, кто же будет ухаживать за людьми, кто будет чинить ваше платье, штопать чулки? Как же можно в таком плаваньи обойтись без женщины? — говорила она.

Ксения умоляюще смотрела на меня, и в ее глазах появились слезы. Она искренне была убеждена, что без женщины в плаваньи обойтись совершенно невозможно. В ее представлении все были на «Красине», как дети без матери.

— Хорошо, я подумаю, — сказал я, видя ее отчаяние.

В это время подошел помощник начальника порта тов. Красовский.

— Я вас очень прошу взять Ксению с собой. Уверю вас, она будет вам очень полезна. Мы знаем ее уже много лет с самой лучшей стороны, — сказал он.

Судьба Ксении была решена. Она была зачислена в состав экспедиции.

Теперь я могу сказать по совести, что я никогда впоследствии не раскаивался в этом. Она действительно по-матерински ухаживала в равной мере за всеми нами. Каюты были всегда вовремя убраны, платье прибрано, починено, чуговицы пришиты. Трудно было понять, когда спала эта женщина. В любое время дня и ночи ее можно было встретить еще бодрствовавшей.

— Вы еще не спите, Ксения? — удивленно спрашивали ее.

— Я только хочу постирать белье, а потом лягу.

И это было в три, четыре, пять часов ночи.

Всегда чем-то озабоченная, она жила интересами корабля, всех жалела и постоянно беспокоилась о благополучии других.

Ксения Александрович была, однако, не единственная женщина на корабле. Еще ехала с нами Любовь Воронцова, журналистка, сотрудница московской газеты «Труд».

Как она попала на корабль? Дело было так. Мы закончили работы в Ленинградском порту по погрузке и отплыли к Кронштадту. Уставший до смерти за последние дни, я просматривал еще раз список участников экспедиции. И вдруг бросилось мне в глаза в последней графе: «Воронцова, Любовь Андреевна, 24 лет, журналистка, практикантка по радио».

— Это что такое? Откуда она появилась? — добивался я ответа от помощника начальника порта.

Красовский, сначала несколько смущенный, объяснил мне, что Управление порта занесло ее в список, согласно указанию из Москвы, условно, но он надеется, что я ее не вычеркну и дам ей возможность принять участие в походе. Откровенно говоря, я не особенно был этим доволен. С другой стороны, Управление порта оказало нам столько неоценимых услуг, что я в конце концов не мог не исполнить желания Красовского. Я обещал ему оставить Воронцову на корабле, но хотел понаблюдать за ней в пути, отложив решение этого вопроса до Норвегии.

Итак, пришлось мне отказаться от своей принципиальной точки зрения по причинам, которых я никак не мог предусмотреть. В пути до Кронштадта Воронцова старалась держаться по возможности незаметно, как она мне впоследствии рассказывала, исключительно из боязни, что ее высадят в Кронштадте на берег. Однако когда мы уже прошли Кронштадт, к обеду явилась молодая женщина; она очень скромно вела себя за столом, старательно избегая взглянуть на кого-либо. За все время еды она не проронила ни одного слова и сразу же после обеда скрылась в своей каюте.

Забегая вперед, я должен признать, что и Воронцова во время похода всеми силами старалась быть полезной. В своей же книге о походе «Красина» она проявила себя как талантливая писательница.

Что же касается ее специальности, то, как очень скоро обнаружилось, Воронцова не имела никакого понятия об устройстве радио. Просто молодая журналистка считала, что в качестве «практикантки по радио» у нее будет больше шансов попасть в экспедицию.

Должен все же признаться, что по прибытии в Берген у меня еще мелькала мысль отправить наших женщин обратно, но единодушные просьбы товарищей окончательно решили их судьбу — они пошли с нами.

Глава третья

ПОГРУЗКА. — ДРУЖНАЯ РАБОТА. — ПОСЛЕДНИЕ ЧАСЫ. — ВЫХОД В МОРЕ. — УБОРКА ГРУЗОВ. — БАЛТИКА. — ЛОЖНЫЕ ИЗВЕСТИЯ. — ПЕРВАЯ ЛЕКЦИЯ ОБ АРКТИКЕ

Погрузка между тем шла своим чередом. Надо было предусмотреть все случайности, позаботиться обо всем, достать и погрузить необходимое на корабль. Приходилось держать в голове сотни мелочей: ведь мы уходили в далекое плавание и никто не знал, чем оно кончится. Нужно было иметь достаточное количество продовольствия, экспедиционного снаряжения, топлива, механического оборудования, надо было позаботиться о лыжах, палатках, обуви, рабочем платье. Кроме того, приходилось закупать бумагу, нитки, мыло, спички, иголки, кнопки, канцелярские принадлежности, пуговицы, темные очки. И все это с запасом не на неделю, не на один месяц, а на целый год для 136 участников экспедиции.

Это была лихорадочная напряженная работа.

Никто из нас в эти дни не спал, мы шли на ходу, висели на телефоне, получали и отправляли телеграммы-молнии, носились на автомобиле в порт и обратно, и когда теперь я вспоминаю те безумные дни, я удивляюсь, как мы тогда не свалились от усталости.

Но нам помогали держаться высокий духовный подъем и горячее стремление скорее выйти на помощь погибающим людям. Все в равной мере горели желанием помочь им и знали, что сейчас дорог каждый момент.

Но замечательно то, что не только мы, участники предстоящего похода, с таким энтузиазмом относились к нашему делу; мы ни в коем случае не смогли бы выполнить свою трудную работу, если бы нас со всех сторон не окружала атмосфера необыкновенного сочувствия и симпатии.

Немудрено поэтому, что я был в большом затруднении, когда пришлось отвечать на запрос Комитета помощи, какие именно организации и лица оказали наибольшее содействие в подготовке экспедиции на ледоколе «Красин».

Вот что я телеграфировал «молнией» в Москву 14 июня:

Продовольствие снаряжение грузится тчк Картами инструментами пособиями снабжены тчк Все необходимое получено тчк

Выдающееся содействие оказали Военно Воздушные Силы Балт-флота тчк Торгспорт Матвеев Тамме Апаткекс Красовский Александров зпт военный порт Зуев Винчик Главное гидрографическое управление Разгон зпт член Реввоенсовета Сааков зпт Институт по изучению Севера зпт Главная геофизическая обсерватория зпт Ленинградский союз потребительских обществ зпт Трест слабых токов зпт Общество друзей радио

Самойлович.

Я, конечно, не в состоянии был перечислить в телеграмме-молнии имена сотен людей — рабочих, грузчиков, продавцов, шоферов и незаметных, но столь важных в коллективном деле служащих правительственных органов и общественных организаций. Не только они, но и близкие нам люди помогали, как могли, и принимали живое участие в нашем деле. Мне лично большую помощь оказала моя жена. Ей приходилось выполнять главным образом секретарские обязанности и держать связь по телефону. Помню такой случай. Как-то поздно ночью я вернулся из порта в свою штаб-квартиру — Институт по изучению Севера. И вот вижу, что на расprostертой на полу шкуре белого медведя в моем кабинете спит моя жена, свернувшись калачиком, подложив себе под голову... телефонный аппарат.

Я позволю себе здесь, на страницах этой книги, выразить всем этим людям сердечную, глубочайшую благодарность, которая с тех пор всегда живет в моем сердце.

Погрузка «Красина» шла усиленным темпом. Ледокол стоял у Угольной пристани, правым бортом к стенке. В то время как краны подавали уголь, с левого борта шла погрузка продовольствия и снаряжения.

Лебедки то и дело подымали самые различные предметы: то мясные туши высоко взлетали вверх, чтобы затем быстро исчезнуть в глубоком прохладном трюме, то мелькали ящики с консервами; десятки пудов колбас и окороков, полушубки, шапки, белье, цемент, керосин, железо, доски, бревна — все это грузилось вперемешку, без разбора. Только бы скорей, скорей... Раздавался шум лебедок, грохот сыпавшегося угля, возгласы команды, крики «Майна!», «Вира!», а к борту «Красина» подходили все новые шаланды с ящиками, бочками, тюками. На палубе образовались горы вещей. У всех было одно желание — успеть вовремя.

Но уже 13 июня выяснилось, что мы не уложимся в трехдневный срок, т. е. не сможем выйти в море 14 июня. Задержка произошла главным образом потому, что, как я указывал,

«Красин» на 12 часов позже предполагавшегося срока был поставлен под погрузку угля. Кроме того, вследствие разпорядности груза было крайне трудно погрузить его в назначенное время.

И помимо этого, при погрузке плавучим краном мощного трехмоторного самолета «юнкерс» пришлось на несколько часов прекратить другие погрузочные работы. Тем не менее к 15 часам 14 июня было уже погружено 2350 т угля и значительная часть других грузов.

Как сообщал в официальном донесении Б. Г. Чухновский, погрузка на ледокол «Красин» самолета ЮГ-1 и всего необходимого авиаимущества была начата 14 июня в 19 часов и закончена в 23 часа 30 минут. Первыми были погружены плоскости самолета, которые были закреплены затем на верхней палубе в средней части корабля с таким расчетом, чтобы принимаемая бортом волна не достигала их. Самолет погрузили на специально построенную в мастерских порта по указанию Б. Г. Чухновского площадку высотой 2 м и общей площадью 56 кв. м, расположенную между трубами ледокола. Устой площадки были схвачены болтами и закреплены между палубными надстройками, так что все это сооружение получилось достаточно крепким.

Вот основное авиаимущество, которое было принято на ледокол:

- 1) самолет ЮГ-1, рассчитанный на 10 часов полета при экипаже в четыре человека и нагрузке в виде продовольствия, аварийной радиоустановки и пр. весом в 420 кг;
- 2) два лыжных шасси с тремя парами лыж и одно шасси морское с парой пошлавков;
- 3) два запасных мотора «юнкерс» Л-5;
- 4) комплект деревянных и комплект стальных винтов и еще два деревянных запасных винта;
- 5) 12 т толуоловой смеси и запас масла на 60 часов полета;
- 6) аварийная установка АДФ с мотором «дуглас»;
- 7) фотоаппарат с цейссовским объективом;
- 8) приспособление для окрашивания льдов;
- 9) все необходимые материалы и инструменты.

В ночь на 15 июня состоялись импровизированные проводы нашей экспедиции.

Одним из первых прибыл на «Красин» президент Всесоюзной Академии наук и председатель ученого совета Института по изучению Севера дорогой всем нам Александр Петрович Карпинский.

Несмотря на свои 82 года, Александр Петрович все же взял на себя труд отправиться в самую отдаленную часть нашего порта —

Угольную гавань, чтобы в последний раз перед отходом пожать нам руки¹².

Погрузка еще продолжалась, и с борта даже не был спущен трап, поэтому Александра Петровича мы подняли лебедкой в специальной корзине. И с какой гордостью и сыновней заботливостью крановщик подымал на борт корабля нашего знаменитого ученого!

Прибыли также итальянский генеральный консул, представитель Наркоминдела, начальник порта, его помощники, сотрудники Института по изучению Севера, представители международного общества «Аэроарктик», близкие и друзья.

В нашей небольшой кают-компании стало тесно и душно.

Было уже около часа ночи. Несмотря на усталость, мы все были в каком-то возбужденном состоянии. Первым взял слово начальник порта тов. Матвеев, потом итальянский генеральный консул Спано (тот самый, с которым я впервые говорил об отправке ледокола) произнес несколько прочувствованных слов: «Спасибо за братскую помощь, которая укрепит уже ранее существовавшие между нами узы. Спасибо от имени правительства и итальянского народа. В скором времени советские моряки обнимут своих спасенных братьев — итальянских путешественников». Затем встал А. П. Карпинский и под аплодисменты всех присутствовавших сказал: «План нашей экспедиции выработан на основании точного знания метеорологических и ледовых условий той далекой местности, куда вы держите путь. От вас потребуется много мужества и отваги, но я глубоко убежден, что именно вы окажете помощь и спасете этих людей, обреченных на гибель».

Александр Петрович обнял и поцеловал меня и крепко пожал мне и моим товарищам руки, как бы еще раз подтверждая свою уверенность в нашем успехе.

Представитель команды тов. Леман, электрик, сказал просто и четко: «От имени команды заявляю, что экипаж корабля вернется домой только после того, как добьется цели, поставленной перед экспедицией».

Дружные аплодисменты покрыли его слова.

«Молодец! — подумал я. С такой командой мы действительно добьемся успеха.» В то время я многих еще в лицо не знал, но меня не могло не радовать столь бодрое и уверенное настроение команды.

В заключение от Института по изучению Севера экспедиции преподнесли огромный букет хризантем. Мне хотелось довести их живыми обратно, и наша уборщица Ксения Александрович в пути

с величайшей заботливостью за ними ухаживала и поливала их пресной водой даже тогда, когда мы эту воду крайне экономили. «Лучше себе отказать в воде, чем засушить цветы», — говорила в этих случаях Ксения. И действительно, в самые знаменательные дни нашей экспедиции на 80—81° с. ш., среди льдов и туманов, бело-сиреневые хризантемы неизменно красовались на столе в кают-компани. И так радостно было видеть их нежные лепестки, которые напоминали нам о далекой стране, где жили близкие и дорогие нам люди.

Преподнесением цветов закончилось наше маленькое торжество. Я взял последнее слово. Сейчас я уже не помню в точности, что именно я говорил. Нервы мои были напряжены, я был глубоко взволнован всей обстановкой последнего вечера перед выходом в море. Я знал только, что работа нам предстоит и трудная, и рискованная, но я выразил в своем слове твердую уверенность, что мы, чего бы это нам ни стоило, добьемся успеха и оправдаем то доверие, которое нам оказывает весь Союз.

Мы сердечно простились с нашими гостями, которым надо было еще долго добираться до центра города. А. П. Карпинский на этот раз самостоятельно сошел с корабля по штурмтрапу, чем еще раз вызвал аплодисменты.

Так как мы еще продолжали грузиться углем, а затем должны были идти в Кронштадт брать свежую воду, то некоторые из провозжающих остались на корабле.

Только под утро я сошел с палубы в кают-компанию. Она напоминала мне помещение для переселенцев — кругом были чемоданы, свертки, узлы, бесчисленные пакеты. Кое-как разместившиеся журналисты спали кто как мог — сидя, лежа, опершись о стол.

В углу, склонив голову на плечо, сидела моя ближайшая помощница — жена. Лицо ее было бледным, утомленным. Некоторое время я постоял перед ней. «Как долго мы с тобой не увидимся... Увидимся ли?» — подумал я.

В то время у меня еще не было каюты. Я не хотел нарушать порядок размещения членов экипажа на судне и ждал своей очереди. Выяснилось затем, что можно расположиться или в смежном с капитанской каютой салоне, или же в палубной рубке, где помещался красный уголок. Так как судном с готовностью предложил перенести «уголок» в салон так называемого второго класса, находящийся в кормовом помещении, то я и оставил за собой рубку, которая оказалась очень удобной.

Моя каюта помещалась под капитанским мостиком и имела, на мой взгляд, чрезвычайно комфортабельный вид. Я ведь не привык к таким роскошным помещениям, какие были на «Красине». В прежних экспедициях, совершавшихся на маленьких ботах, я довольствовался лишь узкими койками. Последнюю свою экспедицию на институтском судне «Зарница» водоизмещением всего 50 т я совершил в «гробу», как мы называли мою и соседнюю, капитанскую, койку. Она действительно напоминала собой ящик или гроб, в который надо было залезать сквозь узкую дыру.¹³

Теперь моя каюта казалась мне чудесным салоном. И в самом деле, три окна (не иллюминаторы, а именно окна) выходили на бак, так что, сидя в каюте, можно было прекрасно видеть все пространство впереди корабля. По левому и правому борту также имелось по окну с зеркальными стеклами. Койка была расположена у левого борта и отгораживалась портьерой; перед средним окном, выходящим на бак, стоял удобный письменный стол. Кроме того, в моем распоряжении был и умывальник, и большие шкафы. Чего же лучшего можно было желать? Но по-настоящему я оценил свою каюту лишь во время похода: она была так удобно расположена, что стоило вскочить с койки и заглянуть в окна — вся картина состояния льдов или моря становилась ясной. Словом, я, даже находясь у себя в каюте, во всякий час дня и ночи мог наблюдать за морем.

Как мы ни торопились, сколько ни напрягали свои силы, однако погрузка была закончена лишь к полудню 15 июня, точнее говоря, весь наш груз был брошен частью в трюмы, частью же навален на палубу. «Красин» в это время представлял собой настоящий Ноев ковчег, и, конечно, в нормальное время ни один капитан не позволил бы себе выйти в море, не прибрав палубу и не закрепив грузы как положено. Море ведь шутить не любит! Но нам ничего не оставалось другого. На помощь мы взяли с собой еще 30 рабочих, которые до Кронштадта энергично наводили порядок в трюмах и на палубе.

Солнце уже высоко стояло над горизонтом и бросало лучи свои на сверкающую воду, когда мы опробовали машину и начали убирать швартовы. Баржу отвели, и в 15 часов 15 минут мы подняли якорь. Три буксира — «Силач», «Зюйд» и «Ленинград» — деловито заняли свои места и повели «Красина» кормой вперед к Морскому каналу. Развернувшись при помощи буксиров, мы пошли каналом и через четыре часа были на Малом Кронштадтском рейде.

Нам предстояло еще определить и уничтожить девятицию и принять пресную воду, которую мы не брали в порту из-за

опасения получить слишком большую осадку для прохода в Морском канале.

К борту подошел «Водолей» и стал наполнять чрево «Красина» питьевой водой, что продолжалось около пяти часов. За это время наш геофизик В. А. Березкин съездил в Кронштадтскую геофизическую обсерваторию, чтобы взять там дополнительно некоторые приборы. Здесь же мы пополнили наш запас парусины, ракет и фальшфейеров.

В 2 часа ночи начальник Ленинградского порта сошел с корабля, а в 7 часов 13 минут мы развернулись и пошли на Большой рейд.

Вот мы прошли мимо «Олега», крейсера, затопленного англичанами, затем прошли траверз приемного маяка и бросили здесь якорь. Он должен был отсчитывать милью за мильей, пока мы не дойдем до цели. Много сотен миль придется отсчитать ему...

Сколько же мы затратили времени, чтобы с момента приказа из Москвы выйти на «Красине» в открытое море?

Приказ я получил 11 июня в 15 часов, а вышли в открытое море 16 июня в 7 часов 13 минут. Таким образом, на организацию экспедиции, комплектование команды, подготовку корабля и погрузку угля и всех грузов у нас ушло четыре дня семь часов сорок семь минут.

Какое радостное, чудесное чувство испытываешь, когда выходишь в открытое море! Душа освобождается от тисков «цивилизации». Все заботы, бесчисленные хлопоты повседневной жизни, шум улиц, трамваи, автомобили, суета большого города — все позади. Кругом только бесконечный простор сверкающего моря и купол светло-голубого неба.

Мы уже три часа шли Финским заливом — Маркизовой лужей, как наши моряки называют эту часть залива. Справа и слева виднелись берега Финляндии и Эстонии. Я стоял на мостике, когда мне вручили радиogramму, что влогонку нам вылетел гидросамолет с некоторыми запасными частями к нашему ЮГ-1. Мы были уже у о. Сескар, когда со стороны Кронштадта появилась темная точка, быстро к нам приближающаяся. Это был гидросамолет, ведомый одним из лучших летчиков Балтморя Глаголевым. Сделав два круга над «Красиным», пока не была спущена шлюпка на воду, самолет ловко свисился. В шлюпку сел Чухновский, который быстро принял запасные части.

Самолет дал газ, взлетел и через несколько минут скрылся в прозрачной синеве чистого неба.

Шлюпку подняли и дали полный ход вперед к нашей цели.

Тогда еще не имелось точного указания о заходе в Берген, надо было поэтому с самого начала похода бережно относиться к провизии и питьевой воде. В связи с этим мной был издан приказ № 1 об организации тройки в составе: судового врача Средневского, второго помощника капитана Брейнкюфа, представителя команды Дюгополова, ведающей хранением и распределением продовольствия.

Я уже указывал, что при спешной погрузке в наших трюмах весь груз оказался сваленным в кучу. То же было и с провизией, для которой был отведен носовой трюм. Здесь лук лежал на сыре, ящики с сахаром были сброшены вместе с мешками картофеля, а окорока возвышались над ящиками с консервами. Пока палубная команда крепилась грузы на палубе, наш энергичный старший помощник П. А. Попомарев с моего разрешения впервые мобилизовал на работу журналистов. Надо было навести порядок в провизионном трюме. В особенности беспокоился об этом наш заботливый доктор Антон Владимирович Средневский. «Абсолютно недопустимо, — говорил он, — чтобы сахар лежал вместе с луком и чесноком».

И вправду, ведь ответственность за здоровье людей лежала на нем, а народу на корабле было немало — 136 человек.

Нельзя сказать, чтобы журналисты были очень довольны, но все же они вышли на палубу, и им было роздано рабочее платье, так называемая роба. Один за другим они начали неловко спускаться в трюм. Чувствовалось отсутствие морской сноровки. П. Ю. Орас и боцман Кудзелько, быстро спустившиеся за ними, взяли на себя руководство. Казалось бы, простое дело разместить разные грузы в трюме, однако для этого нужно иметь и большой опыт, и привычку. Стоя на мостике, я то и дело слышал громкие распоряжения Кудзелько, иногда не очень ласковые. Раскатисто доносилось: «Раз-два, дружно! Раз-два, вира!». Это «пресса» перегружала картошку. «Корреспонденты», как стала называть команда наших журналистов, работали как могли и через пару часов вылезли из трюма настоящими морскими волками, в запачканных робах, с грязными руками и вспотевшими лицами.

Я считал полезным, чтобы каждый участник экспедиции имел на корабле определенную работу, поэтому по моему предложению журналисты начали нести вахту, находясь в распоряжении вахтенного начальника. Впоследствии это оказалось, однако, не всегда выполнимым, в особенности во время непогоды на море.

Мы подвигались вперед со скоростью 10—11 миль в час. Вошли в оживленную Балтику. Всюду виднелись суда. То на горизонте

выплывали их темные контуры, то совсем близко проходили большие пароходы, так что мы могли даже разбирать их названия.

17 июня я получил первую радиogramму от полпреда СССР в Норвегии А. М. Коллонтай. Какая оживленная переписка велась впоследствии между нами!

Итальянский посланник сообщает что им приняты все меры для закупки наличного запаса кардиффа Бергене тчк Если нет двух тысяч тонн заменят обычно употребляемым в Бергене углем тчк Сообщите нам приблизительную дату вашего прибытия в Берген зпт позывные вашей радиостанции

Коллонтай

В своем ответе я указал срок прибытия «Красина» в Берген и просил принять меры, чтобы погрузка угля была произведена с максимальной быстротой. Телеграмма Коллонтай была первым официальным указанием произвести заход в Берген. Из Москвы я еще не получил соответствующего приказа.

К середине этого дня мы имели 1795 т угля и 745 т воды. Прикинув расход угля до Бергена, я подсчитал, что придется взять угля около 2000 т.

Мы уже миновали Дагерорт и приближались к Готланду, большому острову в Балтийском море, принадлежащему Швеции.

На корабле жизнь вошла в норму. Все уже разместились и имели свои места.

Четыре журналиста устроились в кают-компанию, М. Н. Кабанов («Комсомольская правда») забрался в койку радиста, которая находилась в ближайшем соседстве с радиорубкой, питая скрытые надежды получить интересные новости из первоисточника; Чекердекович, сотрудник «Правды», имел свой гамак в коридоре, ведшем в кают-компанию. Здесь нашел пристанище и секретарь экспедиции И. М. Иванов. Наш геофизик В. А. Березкин поместился в салоне возле каюты капитана.

Летная команда была размещена в новом сооружении на корме судна. Здесь устроились вполне по-домашнему наш второй пилот А. Страубе, наблюдатель А. Д. Алексеев, механики А. С. Шелагин и Н. В. Федотов и кинооператор Блувштейн. Член руководящей тройки Б. Г. Чухновский занимал каюту вместе со старшим механиком М. И. Ершовым. Таким образом, удалось в конце концов всех пристроить.

Во время нашего перехода до Бергена наша летная команда усиленно работала над укреплением самолета и авиачастей. Все самолетные части были надежно закреплены на верхней палубе и

защищены от ударов волн, причем с самолета было снято все лишнее оборудование. Переход был также использован для опробования аварийной радиоустановки с мотором «дуглас», дальностью действия со льда 400 морских миль на волне 500—1200 м. Кроме того, было подготовлено утепление для моторов, на которые были установлены краники для заправки бензином. Все это отнимало немало времени у наших летчиков, и они постоянно возились у своей огромной, пока бескрылой птицы, водруженной на особый помост.

Наша длинноволновая станция работала безукоризненно, зато плохо было дело с коротковолновой. Из-за сильной вибрации на корме ее пришлось перенести и поставить на палубе между трубами. Однако впоследствии коротковолновая станция работала очень редко, несмотря на все старания нашего юного коротковолновика Добровольского.

Мы продолжали идти со скоростью десяти узлов. Дело в том, что вновь набранные машинисты и кочегары, взятые с других ледоколов, еще не привыкли обращаться с машинами и тонками «Красина». С другой стороны, корабль уже не плавал больше года и, естественно, в его механической части обнаруживались те или иные незначительные дефекты.

Так как многие участники экспедиции впервые отправлялись в полярное плавание, я считал нужным прочесть несколько лекций о полярных странах и привлечь к этому важному делу и других участников похода — В. А. Березкина и Б. Г. Чухновского. Чтобы держать в курсе дел команду, решено было издавать «Нашу газету» и бюллетени, в которых мы сообщали все последние новости, в особенности связанные с нашим походом.

Во всех своих экспедициях я всегда стремился к тому, чтобы каждый их участник как можно подробнее был осведомлен о ходе экспедиции, и это неизменно давало наилучшие результаты, ибо каждый себя чувствовал полноправным участником общего дела. В особенности это важно было при столь серьезном походе, каким являлся поход «Красина». В самом деле, необходимо было избежать всего, что дало бы повод для каких-либо ошибочных толкований или парочитых измышлений — все должно было быть ясно и каждое сообщение должно было исходить из достоверного источника.

Тем не менее и у нас в походе среди команды иногда возникали самые невероятные предположения. Некоторые любители «уток» пускали в шутку какой-нибудь слух, рассчитанный исключительно на доверчивость товарищей и на их некомпетентность.

Такие сведения, с легкой руки наших кочегаров, назывались на корабле «радио из поддувала». И если кто-нибудь непароком начал рассказывать уж очень явные небывицы, другие его сейчас же перебивали: «брось, это из поддувала». В начале похода, когда мы еще не были вовлечены в вихрь событий, это случалось чрезвычайно редко на корабле, но зато некоторые сообщения иностранной прессы в это время явно имели своим источником «поддувало».

Такова, например, была телеграмма о том, что судно «Хобби»¹⁴ у Нордкапа (Шпицберген) взяло на корабль трех участников экспедиции Нобиле — Мальмгрена и двух его спутников. Когда мы получили по радио это известие, мы были крайне обрадованы: наконец-то первая реальная помощь оказана итальянцам. Но 17 июня наш радист И. В. Экштейн передал мне телеграмму следующего содержания:

Сообщение что Хобби нашел Мальмгрена и его спутников Нордкапа ни на чем не основано тчк Мадалена вернулся из за тумана Вадзе достигнув Медвежьего острова.

Эта телеграмма заставила нас впредь относиться с сугубой осторожностью ко всяким телеграфным сообщениям прессы. Я твердо решил координировать все свои действия, базируясь исключительно на официальных сообщениях, приходивших на мое имя.

Однако то обстоятельство, что «Хобби», если это только соответствовало действительности, удалось пробраться в это время года до Нордкапа, меня не могло не радовать, ибо это значило, что «Красин» пройдет гораздо дальше.

Я тогда записал в своем дневнике: «Вероятно, «Хобби» будет пытаться пробиться к мысу Ли-Смит. Имея в арьергарде столь мощный ледокол, как «Красин», «Хобби» может себе это позволить. Один факт нашего похода может в значительной мере способствовать успеху поисков Нобиле».

В тот же день я получил радиogramму от Комитета помощи из Москвы:

Вторично сообщается заход Берген погрузки угля разрешается тчк Следуйте льду минуя Кингсбей маршруту Красина без захода Кингсбей и питание углем при помощи угольщика передано для распоряжения итаправительству тчк Следите состоянием связи нами сообщайте своем движении

Комитет помощи.

Я писал в своем дневнике в этот день: «Итак, вопрос о заходе в Берген решен... Теперь наша задача быстро двигаться вперед

и сократить время погрузки угля в Бергене до минимума, о чем я уже телеграфировал полпреду Коллонтай в Осло».

С этого дня я, согласно распоряжению, держал постоянную связь с Комитетом и экспедицией В. Ю. Визе. От последнего я получил радиogramму:

Ледокол Красин Самойловичу

Место Малыгина 16 июня 24 часа широта 72 градуса 28 минут долгота 30 градусов 50 минут тчк Приветствую желаю успеха Визе.

Я был очень благодарен Владимиру Юльевичу за его добрые пожелания. Мы с ним старые друзья, и я знал, что его телеграмма была не только простой любезностью.

Тогда же писал я в своем дневнике: «Экспедиция Визе движется на nord по 30° в. д. Согласно данным Датского Метеорологического института в Копенгагене, который ежегодно дает сводку льдов в циркумполярной области по месяцам, состояние льдов на июнь 1928 г. следующее: как видно из карты (стр. 59), большие ледяные поля, а также битый лед подходили до 75° с. ш. по 30° в. д. от Гринвича. Так как, по предположениям Визе, состояние льдов этого года обещает быть нормальным, то, по всей вероятности, «Малыгин» доберется до этой широты. Трудно сказать, целесообразно ли при таких условиях пытаться на самолете Ю-13 достичь Нобиле с востока, так как радиус действия самолета не превышает 300 км. Если это так, то тогда, вероятно, будет отдан приказ «Малыгину» идти к берегам Шпицбергена и затем вдоль западного его берега на север и, повернув к северо-востоку, пытаться достичь Нобиле. Если считать, что «Малыгин» достигнет 75° и направится к Шпицбергену, то он сможет подойти к его северным берегам 22—23 июня. «Красин» в это время будет еще в Бергене».

Меня беспокоила недостаточность нашего гидрологического инструментария. Я дал радиogramму в Берлинское торгпредство с просьбой прислать мне в Берген два батометра, десять опрокидывающихся термометров и тысячу метров бронзового троса диаметром 3 мм.

На «Красине» у нас не было больших вьюшек для тросов. Единственная электрическая вьюшка могла взять только 500 м троса. Об этом пришлось очень пожалеть впоследствии, когда мы встретились с большими глубинами к северу от Шпицбергена. Но что было делать — научные изыскания являлись лишь побочным

занятием. Цель похода — спасение людей от верной гибели, и все должно было быть подчинено этой задаче.

В этот день, 18 июня, под председательством доктора Фритюфа Нансена открылся в Ленинграде Международный конгресс Общества изучения Арктики при помощи воздушных аппаратов («Аэроарктика»). Я послал Нансену приветственную телеграмму.

Около 5 часов пал густой туман. В этом оживленном месте Балтийского моря приходилось очень осторожно идти вперед: мы продвигались по большой дороге, по которой постоянно курсируют корабли всех государств. «Красин» почти все время гудел, и в тоне красного гудка, низком, но очень мощном, так и чувствовалась могучая сила ледокола.

После полудня наступила превосходная погода. Серые волны Балтики переливались под яркими лучами солнца. Мы то и дело встречали или обгоняли пароходы.

Пользуясь благоприятной погодой, я прочел команде свою первую лекцию о целях и задачах экспедиции «Красина».

На корме, где у нас было больше всего места, собрались все, кто был свободен от вахты. Морские и географические карты были разложены прямо на палубе. Я сел на бухту троса, остальные разместились как могли: кто присел на корточках, кто лег на живот лицом к картам, кто расположился на ящиках. Подробно изложив план наших работ, я охарактеризовал географическое положение и ледовые условия тех районов Арктики, в которых нам придется работать. Я коснулся также исторической роли русских исследователей в деле изучения полярных стран. В заключение я указал, что успех экспедиции зависит, конечно, от внешних причин — погоды, ледовых условий и пр., — но исключительно серьезное значение для всего дела будет иметь бодрость духа, организованность команды и всех участников похода, в особенности же сознание необходимости выполнения поставленной задачи во что бы то ни стало.

— Помните, — прибавил я в заключение, — что наша задача — благороднейшая из всех, какие могут выпасть на долю человека, — спасти погибающих от верной смерти, ибо вернуть человека к жизни — это непреодолимое, истинное счастье человеческое.

По серьезным, внимательным лицам моряков я видел, что мои слова падали на хорошую, благодатную почву.

Лекция кончилась. Все вернулись к своим обязанностям.

Мы продолжали перехватывать запоздалые радиосообщения различных пресс-бюро о спасении каким-то промышленником

Мальмгрена и его спутников. К сожалению, и эти известия были также «из поддувала».

Мы шли со скоростью не больше десяти узлов, ибо уголь оказался немного сыроват и в машинах были небольшие неполадки.

Между тем от «Читта ди Милано» поступали неблагоприятные сведения о положении группы Нобиле. Над ними пронеслась сильная буря. В то же время сообщалось, что капитан Рисер-Ларсен и лейтенант Лютцов-Хольм пролетали над тем местом, где находился Нобиле, и не заметили его лагеря, хотя сам Нобиле самолет видел.

Эти сообщения побуждали нас принять все меры к тому, чтобы вскоре приступить к розыскам.

В этот же день мы получили первое известие о том, что из Бергена вылетел на помощь Нобиле Руал Амундсен на французском самолете «Латам». ¹⁵ Я восхищался мужеством и самоотверженностью этого замечательного человека.

19 июня в 14 часов мы были у входа в пролив Бельт и остановились в ожидании лоцманского бота. Вскоре к борту подошел рядный свежевывкрашенный катер, и по штурману быстро поднялся на «Красин» датский лоцман Кунцен. Это был худощавый небольшого роста человек с обветренным красным лицом. Тотчас же «Красин» пошел дальше. Лоцман разложил свои карты на верхнем мостике, благо погода была тихая.

Тем временем ледокол окружило несколько ботов с любопытными. Один из них близко подошел к нашему правому борту, и несколько человек прокричали: «Да здравствует Советский Союз!»

Здесь нам передали датские и немецкие газеты, в которых говорилось о походе «Красина» и высказывались различные предположения, иногда маловероятные, о дальнейшей деятельности нашей экспедиции.

Глава четвертая

У БЕРЕГОВ НОРВЕГИИ. — ДОЦЕНТ Д-Р ХУЛЬ. — ПРИБЫТИЕ В БЕРГЕН. — ПОГРУЗКА УГЛЯ. — ТРЕВОГА О СУДЬБЕ АМУНДСЕНА. — НАШИ НОРВЕЖСКИЕ ДРУЗЬЯ. — ЛЕТЧИКИ УИЛКИНС И ЭЙЕЛЬСОН. — СПАСИТЕ АМУНДСЕНА!

У Корсэра мы взяли другого лоцмана, Йенсена, под проводкой которого «Красин» шел всю ночь с 19 на 20 июня. Утром лоцман сошел, и мы взяли курс на большой

датский маяк Скаген, расположенный на самом северном мысе Ютландского полуострова, а оттуда повернули на норвежский берег, к маяку Линдеснес.

Утром 21 июня на ледокол был взят уже норвежский лоцман Эйглинг Хаугланд. Под его проводкой мы вошли в шхеры.

Я всегда удивлялся искусству норвежских лоцманов. Как уверенно они ведут корабль среди этих бесчисленных небольших островков, подводных и надводных камней и мелей!

Южная часть норвежского берега невысоко подымается над уровнем моря. При приближении к этому побережью сразу же бросается в глаза шхерный характер его. Отдельные камни и островки на много десятков миль вынесены в открытое море, то там, то здесь встречаются большие острова, и наконец корабль входит в фьорд, извилистый и длинный, так что порой кажется, что идешь как бы в закрытом со всех сторон водоеме.

Юго-восточная часть Норвегии омывается водами пролива Скагеррак, который вместе с Каттегатом отделяет Скандинавский полуостров от Ютландии. Здесь влияние Гольфштрема¹⁵ еще настолько сильно чувствуется, как на западном побережье Норвегии. Его теплые воды держатся больше в нижних слоях. Верхние же слои образуются из более холодных и менее соленых водных масс так называемого Балтийского течения, которое проходит от Каттегата и датских проливов вдоль Норвежского побережья на север; эти слои питаются пресной водой разных речных систем.

Пустынные печальные островки, лежащие вдали от берегов, лишены всякой растительности. Они свидетельствуют о геологических изменениях, которые происходили здесь на протяжении многих тысячелетий. С геологической точки зрения Норвегия — очень древняя страна.

Современные горы Норвегии — это реликты когда-то существовавших горных цепей, которые образовались в первые периоды развития нашей Земли. Но все-таки Норвегия — типичная горная страна, возвышающаяся в среднем на 500 м над уровнем моря. (Средняя высота Европы над уровнем моря 340 м.) Наивысшая ее точка Гальхёнигген в Нотунхейме, имеющая высоту 2468 м. * Южный берег Норвегии, вдоль которого мы держали свой путь, так же как и северный, низкий, тогда как западный берег в направлении к северу становится все более и более гористым.

* По современным данным, наивысшая точка Норвегии — гора Глипенген. Она расположена в 125 км западнее горы Гальхёнигген и имеет высоту 2481 м.

Мы прошли как раз тот Ставангерский фьорд, с которым позднее, когда «Красия» шел в Ставангер на ремонт, мы так хорошо познакомимся.

Севернее этого фьорда начинаются типичные норвежские фьорды. Небезынтересно будет указать на то, что длина берегов Норвегии без берегов фьордов и островов составляет всего 3400 км, а с ними вместе 20 000 км. Характерно и то обстоятельство, что страна, которая тянется узкой полосой вдоль моря и только в своей южной части несколько расширяется, имеет площадь 324 000 кв. км, из них 23 000 кв. км падает на острова (их насчитывается 150 000). Если прибавить к основной стране еще Шпицберген с принадлежащими ему островами, или Свальбард, как его ныне называют в Норвегии, то общая площадь возрастет до 400 000 кв. км; и на всей этой громадной территории проживает всего лишь 2 750 000 человек. Если принять в расчет только собственно Норвегию, то плотность ее населения не превосходит 8 человек на 1 кв. км, причем две трети территории страны вообще необитаемы*.

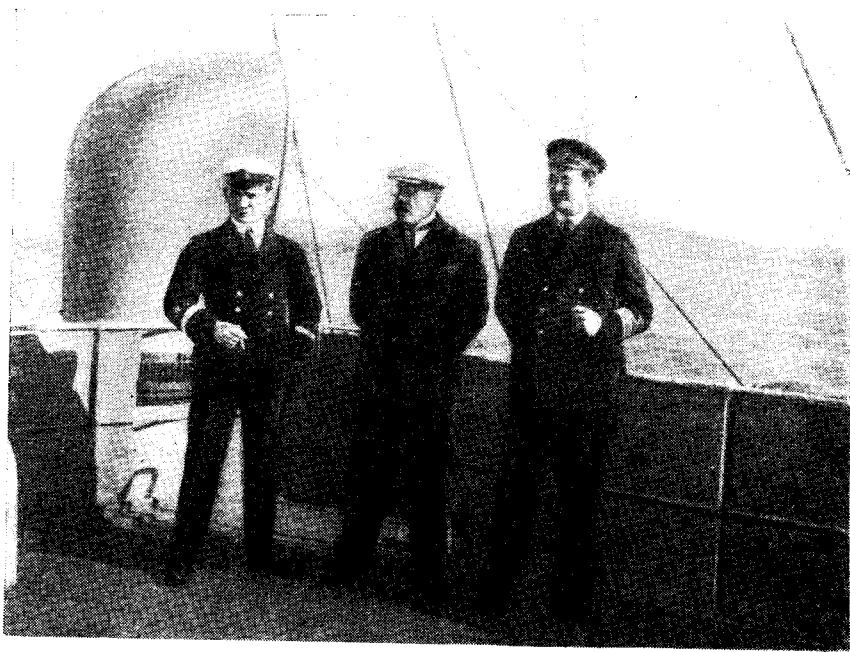
Существует мнение, что почти все население Норвегии живет исключительно рыбной ловлей и охотой на тюленей. В действительности же этого рода промыслом занимаются лишь 6% населения; 32,25% населения работают по сельскому хозяйству, и 28,84% заняты в промышленности. Остаток падает на торговлю, транспорт, кустарный промысел и пр. Суровые условия жизни и тяжелая борьба с природой принуждают норвежцев к переселению. В настоящее время за границей (главным образом в Северной Америке) проживает до 2 000 000 норвежских переселенцев.

«Красия» вошел в Бергенский фьорд в чудесный солнечный день 21 июня. Красота норвежских фьордов меня всегда волновала. Мне приходилось плавать вдоль их угрюмых берегов и в позднюю осеннюю пору, когда из-за тумана, снега, пурги едва были различимы их неясные очертания, я бывал здесь и в яркие весенние дни, когда начинали зеленеть прибрежные равнины, и, наконец, в темную зимнюю пору, и эти извилистые заливы неизменно пробуждали во мне чувство особой близости к природе.

По всему громадному побережью Норвегии, подобно игрушечным коробкам, были скупо разбросаны свежескрашенные домики. Невольно думалось о той тяжелой и в то же время победоносной борьбе, которую вел здесь человек. При виде этих

* По данным 1958 г., общее население Норвегии составляло 3 200 000 человек при средней плотности 10,2 человека на 1 кв. км.

бесплодных, часто оголенных скал нельзя было не удивляться суровой настойчивости норвежца, все благополучие которого в этих местах в значительной мере зависело от удачи в рыбном промысле. Благодетельные струи Атлантического течения создают прекрасную среду для питания и миграции рыбы у норвежских берегов.



П. Ю. Орас, Р. Л. Самойлович и капитан ледокола К. П. Эгги (справа).
Берген, июнь 1928 г.

Правда, она не всегда близко подходит к берегу. Это зависит от комплекса весьма сложных элементов — температуры, солености воды и многого другого, поэтому в разные годы рыбный промысел далеко не одинаков.

Ровно в 18 часов 21 июня мы вошли в бухту Бергена. Не меняя хода, подошли ближе к предполагаемому месту погрузки угля, затем дали малый ход и бросили якорь. Стали ждать прибытия санитарного доктора, таможенных и портовых властей. Все сгрудились на палубе и с интересом рассматривали густо застроенные склоны гористого фьорда. Среди городов Норвегии Берген заши-

мает особое место. Это очень древний торговый город Ганзы¹⁷. По количеству населения он второй по величине город Норвегии. Берген особенно оживленный торговый порт. Здесь находятся управления больших пароходных обществ, банки, биржа и т. д., и все это придает гавани, из которой берут свое начало пароходные рейсы в Англию, Германию, Швецию, Испанию, Италию и даже Америку, своеобразный колорит. Не следует забывать, что Норвегия по тоннажу своего торгового флота стоит на одном из первых мест в Европе.

Вскоре мы увидели, как изящный белый моторный бот отделился от берега и быстро пошел по направлению к нам. На тонкой стройной мачте был поднят норвежский флаг. Описав широкий круг, бот пристал к левому борту «Красина», оставив за кормой светлый след в виде двух расходящихся полос.

На палубе бота стояло несколько человек, среди которых находились тов. Мирный, секретарь полпредства, и М. А. Дьяконов, оказавший нам впоследствии помощь по линии торгпредства.

— Приветствую вас от имени полпредства и советской дипломатической колонии в Норвегии, — сказал Мирный. — У меня для вас, — обратился он ко мне, — имеется обширная почта и много дел.

— А у меня к вам, товарищ Мирный, одна просьба: помогите, чтобы нас загрузили углем что называется в два счета, — сказал я.

По существующим в порту правилам, на борт корабля никто не допускался до тех пор, пока не произведет осмотр портовый врач. Осмотр, однако, свелся к простой формальности и занял очень немного времени. После того был спущен трап и прибывшие на моторном боте поднялись к нам на корабль. Среди наших гостей находился и представитель фирмы «Сарс и Энгельсен», которая должна была доставить нам кардиффский уголь. Хотя этот уголь и обходится в полтора раза дороже других сортов, я предпочитал его всем другим сортам. В сравнении с другими сортами кардиффский уголь отличается большой калорийностью, отсутствием серы и очень незначительными зольными остатками — всеми теми качествами, которые особенно были важны для увеличения радиуса действия ледокола. Поэтому понятно, что от качества угля в большой мере зависел успех нашей экспедиции. Однако получение кардиффского угля в Норвегии было сопряжено с громадными трудностями. Норвежское правительство, вложившее довольно значительные капиталы в угольные копи на Шпицбергене, предписывало большим отечественным пароходным

компаниям пользоваться исключительно норвежским, т. е. шпицбергенским углем, поэтому английский уголь стал в Норвегии большой редкостью и выписывался из Англии только в самых исключительных случаях.

«Красин» имел, как уже сказано, при полной нагрузке осадку в 29 футов, и я опасался, что глубина подачи имеющихся подъемных кранов окажется недостаточной. К моей радости, я вскоре узнал, что краны вполне пригодны. Мы условились относительно бункеровки, и г-н Энгельсен уверил меня, что все будет сделано, чтобы ускорить сдачу угля.

Пока мы ожидали прихода буксира, который должен был подвести нас к угольной пристани, «Красина» окружили лодки с любопытными, с интересом осматривавшими невиданный ледокол.

Какими крошечными казались в сравнении с ним два маленьких буксира, которые к нам теперь приближались, чтобы отвести нашего колосса к угольной пристани, — процедура, потребовавшая немало труда и времени — целых четырех часов. Вот стоят уже рабочие и краны в полной готовности, и угольные баржи подчаливают к баку «Красина». С набережной погрузка началась при помощи большого портового крана, с барж — при помощи нашего собственного крана.

И действительно, работа по погрузке угля закипела. Шум лебедек, грохот высыпаемого угля, тучи угольной пыли свидетельствовали о том, что за работу принялись энергично. Часть команды и личного состава экспедиции была отпущена в город, наша кают-компания опустела.

Я поднялся на мостик. Вокруг фьорда сияли огни города, на набережной горели яркие электрические фонари, а посередине фьорда медленно проходил какой-то пассажирский пароход; контуры его обрисовывались светлыми иллюминаторами, отражавшимися в спокойной темной воде. В эту тихую ночь я думал о судьбе нашей экспедиции. Какой трудный путь нам предстоял! Оправдают ли ледокол надежды, возлагаемые на него? А наш самолет?.. Как покажут себя наши три паровые машины? Кто поможет нам, если с нами случится авария? На этот счет у меня не было никаких сомнений. Конечно, никто. Ибо какой корабль пробьется туда, куда может пройти лишь самый большой ледокол в мире! Как странно, при этой мысли у меня стало даже как-то радостно на душе. Никто? Тем лучше: значит, мы должны надеяться только на себя. Я провожал глазами пассажирский пароход, пока не услышал шума его якорной цепи. Куда он пойдет потом? На юг?

К теплу, где живут счастливые люди, далеко от арктических льдов с погибавшей на них кучкой несчастных людей?

Становилось холоднее, и я спустился к себе в каюту.

На моем рабочем столе уже лежали обширные списки запасных частей для машин, инструментов, радиопринадлежностей, провизии, экспедиционного снаряжения, которое еще предстояло закупить. На особом листе были перечислены научные инструменты, фотопринадлежности и пр. Надо было все подробно просмотреть, многое вычеркнуть, кое-что прибавить. Зная, что часть расходов оплачивается итальянским правительством, я старался обойтись лишь самым необходимым и безжалостно вычеркивал вещи, которые, например, наш старший механик считал крайне нужными. Бедный Михаил Иванович немало удивился, когда на следующее утро увидел список машинного оборудования, больше чем на половину сокращенный, и начал горячо мне доказывать, что при таком сокращении крайне рискованно выходить в столь ответственный поход. Когда же я ему объяснил, почему мне приходится экономить, он развел руками, как бы желая сказать: «Ничего не поделаешь, как-нибудь обойдемся».

И, действительно, обходились. Удивительные это люди — наши русские механики, мастеровые. Уж подлинно, «на выдумки хитры». Еще во время своих прежних экспедиций мне приходилось удивляться их находчивости и споровке, поразительному умению обходиться самыми ничтожными средствами в наиболее серьезные минуты. Я и на этот раз был уверен, что закупасемого будет достаточно при том первоклассном составе механиков и машинистов, которые были взяты на «Красин».

На следующий день я познакомился с итальянским консулом в Бергене, г-ном Халворсеном. Это был обязательный и очень дельный человек. Он выразил готовность всемерно нам помогать.

Ко дню нашего прихода в Берген из Осло прибыло четверо полярных саней типа Хансена, заказанных мною по радио, а из Берлина были присланы воздушной почтой два батометра и 12 опрокидывающихся термометров.

Почти до утра я занимался просмотром списков, корреспонденцией и пр., в перерыве же с наслаждением прислушивался к визгу и лягу лебедки. «Грузите, грузите, — думалось мне, — поскорее да побольше, нам ведь так много надо угля».

Наше пребывание в Бергене совпало с днями величайшей тревоги всех норвежцев за судьбу своего национального героя Руала Амундсена. Газеты много о нем писали, в окнах магазинов красовались большие его портреты, в книжных лавках были:

выставлены его книги. Тогда еще не верили, что он погиб. Много толков вызывал в то время вопрос, куда именно полетели Амундсен, Гильбо и их спутники.

Меня посетил на «Красине» майор Мейстерлин, председатель Норвежского аэроклуба, близкий друг Амундсена; он последним пожал руку великого исследователя перед его стартом. Но и ему Амундсен не раскрыл своих намерений, и почтенный Мейстерлин считал, что он намерен был полететь туда, где не работала еще ни одна спасательная экспедиция, — к месту катастрофы дирижабля «Италия», к его третьей группе.

23 июня с утра много хлопотали. На корабле было очень грязно — все в угле, угольная пыль проникла во все щели. Наша Ксения была очень недовольна: шутка ли сказать, в кают-компании темные следы от ног, скатерть из белой превратилась в темно-серую, хотя все иллюминаторы задраены, отчего в каютах стало душно и жарко.

Идет бесперебойная погрузка угля. С берега и с фьорда поставщики подвозят все заказанное. Наша продовольственная тройка принимает провизию под непосредственным наблюдением д-ра Средневского. Механическая часть принимается вахтенным механиком, судовая — старшим помощником П. А. Пономаревым. Не так-то просто было во время погрузки угля делать приемку этих вещей, иногда очень громоздких, таких, как ящики, бочки с машинным маслом и пр. Все краны были запыты, и приходилось грузить вручную, перекачивая груз по зыбким угольным кучам, но вахтенная команда отлично справилась с этим делом.

Перед приходом в Берген я получил радиogramму от нашего полпреда в Норвегии А. М. Коллонтай с просьбой взять с собой в экспедицию в качестве гостя доцента университета в Осло д-ра А. Хуля.

Адольфа Хуля я знал давно. Еще в 1913 г. во время моей второй экспедиции на Шпицберген мы встретились с ним на радиостанции в Гринхарбуре. Он был директором научно-исследовательской организации, которая по своему построению имеет очень много тождественного с нашим Институтом по изучению Севера. Он уже тогда был известен как один из лучших знатоков о. Медвежьего¹⁸ и Шпицбергена. Из года в год совершал он чрезвычайно продуктивные экспедиции в эти страны, во время которых занимался геологическими, океанографическими и геодезическими исследованиями. Мне лично д-р Хуль был известен не только как превосходный исследователь, но и как человек в высшей степени спокойный, с покладистым характером. Поэтому понятно, что я

сейчас же с удовольствием выразил свое согласие принять его на борт судна.

Вскоре д-р Хуль запросил меня по радио, чем и как мог бы он быть полезен для нашей экспедиции. Я попросил его привезти как можно больше книг, разного рода картографический материал и, если можно, несколько спальных мешков, которых мы второпях запасли недостаточно. Как потом выяснилось, д-р Хуль исполнил все это самым любезным образом.

По приезде в Берген я встретил д-ра Хуля в отеле «Термипус». Я сразу узнал его, хотя в бороде и в волосах его прибавилось много седых волос. Мы сердечно с ним поздоровались, и я выразил ему свою радость по поводу того, что он будет нашим спутником.

— Не хотите ли познакомиться с американскими летчиками Уилкинсом и Эйельсоном? — спросил меня Хуль. — Они хотели бы быть вам представлены.

Оказалось, Уилкинс и Эйельсон пришли сюда вместе с д-ром Хулем.

Я был крайне рад пожать руки этим замечательным смельчакам, которые всего несколько недель тому назад совершили удивительный перелет с мыса Барроу на Аляске через все Северное Ледовитое море на Шпицберген, в Клингсбей.

Уилкинс и Эйельсон — высокие, крепкие ребята. Первый из них более разговорчив. Эйельсон же больше слушал, чем разговаривал. Я их пригласил зайти к нам на «Красин».

В тот же день я встретился с другим нашим спутником — итальянским журналистом, сотрудником газеты «Коррьере делла Сера», Давидом Джудичи. Это был человек ниже среднего роста со свежим здоровым лицом. Сквозь толстые стекла очков блестяли умные близорукие глаза. Джудичи мало был осведомлен о полярных странах, он был командирован с нашего согласия из Берлина и вряд ли представлял себе все трудности и неудобства путешествия на малокомфортабельном для него «Красине».

Я счел своим долгом предупредить его, что у меня нет отдельной каюты и что ему придется помешаться в общей кают-компании вместе с д-ром Хулем и нашими журналистами. Джудичи сказал, что он готов мириться со всякими неудобствами, лишь бы ему была предоставлена возможность достаточно полно освещать работу экспедиции, для чего ему необходимо передавать по радио до 5000 слов в сутки. Я так и ахнул. 5000 слов в сутки! Это при нашей-то радиоустановке, когда мне нужно было находиться в постоянной связи с нашим Комитетом в Москве, с базисным

судном итальянской экспедиции, со всеми другими экспедициями и, наконец, оставить место для радиogramм семи советских корреспондентов. Притом следовало принять во внимание еще и то, что нам приходилось не только отправлять радиogramмы, но также и принимать их, так что на прием радиogramм тратилось по крайней мере столько же времени, сколько и на посылку.

Я указал Джудичи, что мне понятен большой интерес общест-венности Италии к походу «Красина», я учитываю, что в лице Джудичи мы имеем единственного представителя западноевропейской прессы, однако в силу перегруженности радиостанции могу предоставить ему самое большое 500 слов в день. Наступила очередь Джудичи прийти в отчаяние. Он с жаром приводил тысячи доводов и указывал на совершенную недостаточность такого количества слов. Я успокоил симпатичного журналиста и, смеясь, сказал ему, что, если мы сумеем спасти его соотечественников, он получит вдвое большую порцию. Впоследствии мне пришлось выполнить свое обещание.

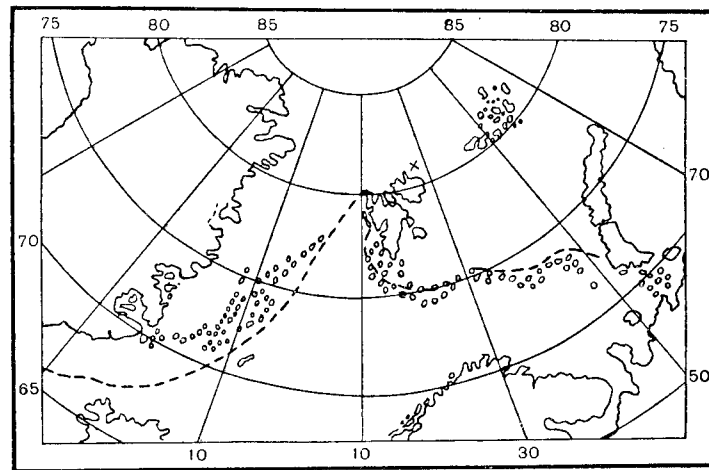
Джудичи прекрасно говорил по-немецки и по-французски. Хуль — по-немецки, по-французски и по-английски, и мне всегда легко было с ними объясниться.

Общая каюта, которую я мог предоставить нашим новым гостям, т. е. кают-компания, находилась под верхней палубой носовой части корабля и имела две двери. Между дверями стояло нианино, все остальное пространство по стенам было занято мягкими диванами, перед которыми по углам стояли круглые столы и круглые кресла. Я поместил д-ра Хуля и Джудичи в правом углу около входа и распорядился, чтобы этот угол отделили занавесками, имевшимися на ледаколе. К сожалению, портьеры были разной длины и по цвету не подходили к зеленой обивке нашей мягкой мебели. Судовой трос, на котором они были повешены, тоже не особенно способствовал улучшению вида нашей в общем довольно уютной кают-компания. К тому же портьеры были настолько коротки, что ноги наших спутников постоянно торчали из под них. Но что было делать? Я был доволен и тем, что мы могли предложить нашим гостям угол, имевший некоторое подобие отдельной каюты.

Пресса отзывалась о нашем походе весьма сочувственно. Газеты помещали портреты, интервью, статьи, где говорилось о нас с похвалой и симпатией. Чувствовалось все же, что это больше всего относилось к самой идее использования ледакола и самолета для спасательных целей. Проскальзывало, однако, и некоторое недоверие, сомнение в том, сумеем ли мы в действительности

оправдать надежды, которые на нас возлагались. В самом деле, все иностранные корабли, которые работали во льдах у берегов Свальбарда, имели или норвежских капитанов, или же норвежских ледовых лодманов, и только на «Красине» команда и руководящий состав были исключительно из русских.

Угольная пристань в Бергене, у которой мы стояли, занимает узкую часть прибрежной полосы. За ней сразу подымается крутой склон горы, до верхней улицы, на которой постоянно стояли



••• 1 — — — — 2 × 3

1 — состояние льда в июне 1928 г.; 2 — средняя граница кромки льда в июне по данным за период 1898—1922 гг.; 3 — место катастрофы дирижабля «Италия».

толпы любопытных. То там, то здесь раздавались приветствия в наш адрес. Но в общем нужно сказать, что отношение к нам норвежской общественности было сочувственно сдержанное. Впрочем, стоило кому-нибудь из нашей команды зайти в какую-нибудь лавку, как лица продавцов или продавщиц расплывались в улыбку, а при уходе покупателей из магазина им непременно преподносился небольшой подарок.

— Не дорог подарок, дорога любовь, — шутили наши матросы, рассматривая подаренную безделушку.

За день до выхода нас посетили гости: сотрудники Геофизического института в Бергене, молодой Бьеркнес с женой, г-н

Бержерон, председатель Норвежского аэроклуба майор Мейстерлин, американские летчики Уилкинс и Эйельсон и др. Все, естественно, интересовались планом нашей предстоящей деятельности и нашими научными исследованиями. Бьеркнес и другие ученые, очевидно, с удовольствием пришли к сведению, что мы намерены использовать все свободное время для океанографических и геологических исследований. Наш геофизик В. А. Березкин обещал предоставить результаты наших метеорологических наблюдений Геофизическому институту в Бергене.

Понятно, что для меня было очень важно узнать подробности о ледовых условиях, которые имели возможность наблюдать Уилкинс и Эйельсон во время их полета от мыса Барроу на Шпицберген. Поэтому я просил Уилкина более точно определить на карте циркумполярной области ледовые условия у берегов Шпицбергена, над которыми они недавно летали. Со свойственной ему деловитостью Уилкинс сообщил все, что меня могло интересовать. Согласно его наблюдениям с воздуха, как севернее, так и восточнее Шпицбергена лед представлял собой еще сплошную массу, без сколько-нибудь заметных разводьев или проталин — явление, которое для апреля или мая было вполне нормальным и меня ничуть не беспокоило. Обычно в июне и июле ледовые условия очень быстро улучшаются, и я высказал поэтому свое твердое убеждение, что наш «Красин» будет в состоянии пробиться первым на помощь потерпевшим итальянцам. На этом закончилась наша встреча, и, вполне довольный ее результатами, я крепко пожал на прощание руки нашим гостям.

Уже был поздний вечер, когда я отправился в город, чтобы посетить выставку сельского хозяйства и промышленности, открывшуюся во время нашего пребывания в Бергене.

Приятно было отметить, что такая маленькая страна, население которой разбросано по длинной узкой прибрежной полосе Скандинавского полуострова и по своей численности незначительно превосходит население Москвы, стремится к тому, чтобы все необходимое для народного хозяйства производилось в ней самой. Паровозы, пароходы, машины для консервной промышленности, сельскохозяйственные машины, промышленное оборудование, спортивный инвентарь и т. п. — все это было представлено в павильонах выставки, живописно группировавшихся вокруг маленького озера. Я видел даже парфюмерию и вина норвежского производства.

Я спросил своего норвежского спутника:

— Скажите, из чего вы изготавливаете свои вина? В Норвегии виноград ведь не растет.

— Как бы это вам объяснить? Мы перерабатываем импортные вина, — ответил, улыбаясь, мой спутник.

Я должен, однако, сознаться, что, когда мне в Норвегии приходилось пить вино, я всегда предпочитал настоящее французское или рейнвейн этому «переработанному» местному изделию.

В последний день нашего пребывания мне все казалось, что погрузка угля шла недостаточно интенсивно, но г-н Энгельсен уверял меня, и я не мог ему не верить, что скорее грузить невозможно. В самом деле, погрузка шла в четыре смены — днем и ночью, и кран замолкал только на время штивки угля*. Нужно сказать, что «Красин» имеет 27 угольных ям, поэтому часто штивка задерживала работу кранов.

До последнего дня у меня не было времени нанести норвежцам ответный визит. Только в день выхода я улучил минутку и посетил строившийся Геофизический институт, где кое-что успел осмотреть. Я там никого не застал и одиноко бродил по недостроенному помещению. На частные пожертвования на берегу фьорда, откуда открывался чудесный вид, сооружалось прекрасное здание в два с половиной этажа.

Наконец наступил желанный миг окончания погрузки. Все угольные ямы были заполнены. Мне, однако, казалось это недостаточным. Я пригласил капитана и предложил ему взять еще угля на палубу. На корме из досок и бочек была устроена ограда и туда погрузили еще около 100 т угля. Теперь уж корабль действительно был забит углем.

Прошло еще несколько часов. Наконец ко мне в каюту вошел капитан и доложил, что погрузка закончена. Осталось взять лишь пресную воду, да с берега должны были принести починенные части мотора судового катера.

На этот раз к «Красину» подошли три буксира. Долго они пыхтели и возились, пока сдвинули с места грузный, глубоко осевший ледокол. Буксиры оказались слишком маломощными, канаты сильно натягивались, а «Красин» все продолжал стоять на месте. Тогда все три буксирных парохода зашли с кормы, дали полный ход, и «Красин» с трудом отвалил от пристани. Все заметнее и шире становилась полоса воды, отделявшая нас от берега. Вокруг нас сновали шлюпки, прошел бот с рабочей

* Штивка — внутритрюмовая переброска угля, обычно его перемещение из трюма в ходовые угольные ямы.

молодежью, певшей «Интернационал». Со шлюпок и моторных ботов нам кричали, махая шляпами и платками:

-- Спасите Амундсена! Вершите нам нашего Амундсена!

С волнением и грустью смотрел я на них и прислушивался к этим печальным призывам. О, если б это только от нас зависело! Я послал радиogramму в Москву:

Ввиду пропажи Амундсена буду искать его районе Медвежьего проула разрешения

Самойлович.

Посредине бухты нам пришлось встать на якорь для приемки воды.

Глава пятая

НА СЕВЕР. — РАДИО О СПАСЕНИИ НОБИЛЕ. — АНДЕСНЕС. — ОСТРОВ МЕДВЕЖЬИЙ. — ПЕРВЫЙ АЙС-БЕРГ. — ПРодвижение во льду

Была ночь перед Иваном Купалой — праздником, который особенно чтут в Норвегии. Склоны берегов фьорда были усеяны ярко горевшими кострами. То там, то здесь вспыхивали новые огни, где-то далеко на горе взлетел к небу оранжевый фейерверк, а у самого входа в фьорд горело огромное желтое зарево, которое, как в зеркале, отражалось в темной воде фьорда. Я не мог оторвать глаз от этой необычной картины. «Как хорошо, — подумал я, — что мы уходим в море, прокладывая себе путь меж этих отраженных огней. Они не для нас зажжены, но радостно становится на душе от этого чудесного сочетания огня и воды. Разве это пламя не символ и нашего горения, нашего пламенного желания помочь людям в большой беде?»

Рассветало. Костры один за другим потухали. Только где-то у самой воды слабо еще горел угасавший огонь.

Все было готово к выходу. Якорь был выкатан. Заработал машинный телеграф. Все на местах, усталые и серьезные — всегда ведь трудно оторваться от берега. Стрелка телеграфа на всех трех машинах показывала «полный вперед».

«Красни» выходил в море.

Мы имели максимальный запас топлива. В Бергене мы взяли 1589 т. кардиффа, и остаток нашего угля равнялся, по данным

старшего механика, 1200 т. Таким образом, мы имели свыше 2780 т угля. Капитан, впрочем, утверждал, что угля у нас значительно больше, считая, что каждый механик преуменьшает запасы горючего процентов на двадцать.

Мы послали подробное донесение в Москву, которое заканчивалось следующим образом: «...В связи с предложением поисков Амундсена нам в особенности придется обратить внимание на район о. Медвежьего, где, по мнению порвежцев, могло произойти несчастье с Амундсеном. Затем мы пойдем прямо в лед вдоль западного берега Шпицбергена. Снабжение нас углем специальными угольщиками во льду невозможно, так как обыкновенный пароход не сможет во льдах пройти к тому месту, где будет находиться «Красни». В случае догрузки углем целесообразнее будет «Красни» пройти на юг и застаться углем в Адвентбее или Книгсбее.

Настроение у всех участников экспедиции прекрасное, и все проникнуто сознанием высокой ответственности и важности нашего похода. Комитет может быть уверен, что будут положены все силы для того, чтобы добиться успеха...»

Под проводкой двух надежных лоцманов мы вышли из Бергенского фьорда, чтобы шхерами идти к северу. Мы не решались идти открытым морем (пока у нас на палубе был уголь) в неполаду: при большой неустойчивости «Красни» топливо легко могло быть смыто волной.

Миновали самый большой в Норвегии Согне-фьорд, наиболее глубокое место в котором достигает 1244 м. Вместе с тем, район этого фьорда отличается самыми высокими горными вершинами Норвегии — здесь находится гора Гальхёппинген высотой 2468 м.

Тем временем я получил приветственную телеграмму от Комитета помощи, которую тотчас же опубликовал в приказе.

ПРИКАЗ № 2

Начальника экспедиции

Объявляю по кораблю радиogramму, полученную мною от Комитета помощи:

Радио Москва Красни Самойловичу

Комитет горячо приветствует весь состав экспедиции с выхо-дом из Бергена так Тасардс узрелся успешном выполнении поставленной задачи под вашим руководством неослабной энергичной работе всех участников экспедиции так Комитет ждет сообщений об успешном продвижении северных льдах Шпицбергена и приеме на борт Красина экипажа Италия.

Питаю со своей стороны глубокую уверенность в том, что каждый участник похода приложит все свои силы для успешного его завершения. Весь мир следит за работой советской экспедиции.

Каждая миля, пройденная нами вперед, глубокой радостью отмечается в сердцах многих тысяч людей. В сознании высокой ответственности, которая лежит на всех нас, приказываю: всем участникам экспедиции с величайшей тщательностью и с обычной неослабной энергией продолжать начатое дело, чтобы с успехом довести его до конца и оказать помощь тем людям, которые жизнью своей рискуют во имя прогресса науки.

24 июня 1928 г.

Р. Л. Самойлович

Мы продолжали успешно идти вперед, когда 25 июня, ровно в 24 часа, получено было сенсационное сообщение шведского агентства: «Генерал Нобиле спасен!»

Когда я прочитал радиogramму, в которой сообщалось, что шведский летчик Л. Лундборг спас Нобиле и еще одного итальянца и затем, как тогда неправильно извещалось, в третий раз снизившись, разбил аппарат и остался на льдине, я прежде всего был ошеломлен тем, что Нобиле покинул группу. Не зная всех подробностей, я не поверил этому. «Как мог начальник экспедиции первый покинуть ее! Нет, это сообщение „из подувала“», — думал я.

В тот же день в своем дневнике я писал: «Вокруг дела Нобиле развивается какой-то нездоровый ажиотаж. Мы будем уверенно и спокойно продолжать свой путь. Питаю глубокое убеждение, что еще многим понадобится наша помощь».

Хотя немногие верили в спасение Нобиле, но все же неожиданное известие послужило причиной большого возбуждения на корабле, и все оживленно обсуждали необыкновенное сообщение. Никто не хотел ему верить, настолько оно казалось неправдоподобным. Многие обращались к Д. Джудичи, но он был явно смущен и не знал, как отвечать на вопросы.

26 июня перехваченное нами по радио сообщение прессы из Рима в Нью-Йорк подтверждало известие о спасении Нобиле. В нем давались объяснения, почему именно Нобиле вылетел первым. Мотивировка была следующая: 1) Нобиле хотел взять на себя организацию всего дела по спасению остальных своих спутников; 2) он лучше других итальянцев знал полярные условия; 3) только он имел представление, куда именно и в каком направлении был унесен дирижабль после катастрофы.

Давид Джудичи находил, что Нобиле должен был теперь позвать все силы на спасение других, что ради престижа он должен стать во главе всех спасательных экспедиций и что базой должен быть «Красин».

Имея определенные инструкции из Москвы, я в принципе не возражал против нахождения Нобиле на «Красине» в качестве гостя, но я понимал, что с приближением к Шпицбергену мы попадем в район, где сталкивались интересы разных государств, и я боялся, что вместо простой и ясной работы получится лишь тормоз ее. Мне казалось странным, что «Читта ди Милано» не отвечал на мой телеграфный запрос, с которым я обратился к нему первым.

Не получив ответа от «Читта ди Милано», я послал через 10 часов 26 июня телеграмму Нобиле:

Читта ди Милано генералу Нобиле

*Сердечные поздравления по случаю вашего спасения тчк
Имею цель принести помощь вашей экспедиции для чего координировать свои действия с вашими тчк Будьте любезны телеграфировать точные координаты вашей группы также ваши намерения деле оказания помощи прошу дать точное время для переговоров с Читта ди Милано*

Самойлович.

Должен сказать, что и на эту радиogramму я получил ответ лишь 29 июня в 16 часов 15 минут, когда мы были севернее о. Медвежьего.

Красин профессору Самойловичу

Очень благодарен за ваш привет стоп Я счастлив зная что вы стоите во главе русской экспедиции которая столь великодушно приходит на помощь моим спутникам стоп Прошу Вас также передать мой привет доктору Хулю стоп С сего времени вы будете получать ежедневно сведения местонахождении пяти моих спутников стоп Настоящее время они находятся десяти милях от мыса Ли Смит стоп Надежде скоро Вас увидеть

Нобиле

Мы быстро шли норвежскими шхерами, делая более 11 узлов.

После полудня 26 июня нам пришлось бросить якорь у о. Тильд в ожидании высокой воды.

Остров был покрыт бирюзовой зеленью, среди которой были разбросаны многочисленные, казавшиеся миниатюрными дома.

Как только нас заметили на берегу, навстречу нам поплыло несколько лодок.

Так как поблизости не было таможенного поста, то, по норвежским законам, мы не имели права даже на короткое время высадиться на берег. Погода была чудесная, высоко стоявшее солнце сильно припекало и отражалось в воде яркой полосой, которая терялась где-то на противоположной стороне фьорда.



«Красин» вблизи о. Тильд проходит норвежские шхеры. 26/VI 1928 г.

Я все время оставался на палубе и не мог нарадоваться солнцу и берегам моря, горным возвышенностям и пролетавшим чайкам. Было ведь совсем тепло, а мы уходили ко льдам. Надолго ли?

Через 3 часа вода прибыла, мы снялись с якоря и пошли дальше, благополучно миновав мелкое место. Мы проходили у Лофотенских островов, вдоль того берега Норвегии, который живет исключительно рыбным промыслом, развитым здесь благодаря теплomu течению Гольфштрем¹⁶. Нижние, холодные слои воды Норвежского моря, к счастью, не доходят до берегов; последние омываются верхними, теплыми водами Атлантического океана,

которые входят также в фьорды и заполняют их до дна. Мощная ветвь Гольфштрема, проходящая между Шотландией и Фарерскими островами, следует затем в восточном направлении вдоль норвежских берегов. У Лофотена течение расчлениется на два рукава, один из которых идет на север, к берегам Шпицбергена, другой же отклоняется на восток и около Нордкапа в свою очередь расчлениется на несколько ветвей. Шириной в несколько сот километров и глубиной в несколько сот метров, Гольфштрем со скоростью от 100 м до 2 км в час сливает свои воды объемом от 4 до 5 миллионов кубических метров в секунду в Норвежское море.

Воды Гольфштрема являются не только превосходной средой для развития богатой морской фауны, но благоприятно влияют и на климат Норвегии. Амплитуда годовой температуры (т. е. разница между средними температурами самого жаркого и самого холодного месяца) незначительна и составляет на западном берегу 10—12°, тогда как в центральной части Финмаркена она колеблется от 25 до 30° (в Сибири от 60 до 70°).

Вместе с миграцией рыбы (благодаря Гольфштрему) с места на место переносятся и рыбный промысел: например, весной (с февраля до апреля) ловля сельди начинается в Хойгезунде и передвигается затем все дальше и дальше в северном направлении.

...Мы подходили к Андеснесу (что значит «Уткин нос») — крайнему северному пункту Норвегии, от которого мы должны были оторваться, чтобы идти в Арктику.

Еще из Бергена по телефону я попросил, чтобы в этом городе приготовили для нас свежую рыбу.

Здесь нас покинули лоцманы, мы входили в открытое море, и отсюда, собственно, начинался наш путь на север.

Длинной косой протянулся Уткин Нос; на его мысу стоял высокий тонкий маяк, резко выделявшийся на фоне моря. Несмотря на наступившую полночь, солнце ярко светило, и мы могли этим воспользоваться, чтобы еще раз перед далеким походом определить девиацию. Штурман Ю. К. Петров уже закончил определение, а заказанную рыбу все еще не подвозили. Тогда я предложил, не теряя времени, лечь на курс. Однако через 15 минут мы заметили быстроходный рыбачий бот, направляющийся прямо к нам.

Небольшое судно сильно бросало на волне, и оно то исчезало за ней, то подымалось на ее гребне. На палубе маленького судна можно было различить несколько мужчин и одну женщину, крепко державшуюся за ванты. Подойдя вплотную, рыбаки,

одетые в фуфайки и непромокаемое платье, стали перегружать рыбу.

Я в нетерпении ходил по мостику.

«Когда же мы наконец оторвемся от берегов?» — думал я. Сколько мелочей всегда возникает перед тем, как выйти в море. Но вот расчеты закончены. Последние рукопожатия.

— Farewell! * Привезите нам Амундсена, — кричали с борта рыбаки, махая кепками, а женщина — белым платком.

Мы дали полный ход всем трем машинам и взяли курс на Шпицберген, западнее Медвежьего острова.

Я снова увидел незаходящее солнце. Море было спокойно, ветра не было. Теперь вперед, вперед, пока не добьемся своей цели!

Был первый час 27 июня.

Мы приняли шведское радио. При втором полете Л. Лундборг скапотировал, вследствие чего не мог подняться самостоятельно. Один из шведских летчиков согласился спуститься к нему на парашюте. Кроме того, из Швеции вылетел самолет на помощь потерпевшим аварию. Сначала помощь будет оказана Лундборгу, а потом группе Мальмгрена — так сообщали телеграммы.

Давид Джудичи, прослушав это сообщение, заметил, что все они могут теперь спокойно рисковать, ибо в те воды направляется «Красин».

Я работал у себя в каюте, когда услышал легкий стук в дверь. Вошел спокойный и скромный д-р Хуль. Он только что получил телеграмму от норвежского министра обороны, в которой ему предлагали обратиться к нам с просьбой изменить маршрут и идти на восток от Шпицбергена на поиски Руала Амундсена. Изложив содержание радиограммы, доктор ждал моего ответа. Я сказал ему, что считаю нецелесообразным изменение маршрута «Красина». В восточных водах Шпицбергена уже работал наш ледокол «Малыгин», которому нашим Комитетом было дано специальное задание заняться поисками Амундсена. Мне тогда казалось, что несчастье с Руалом Амундсеном могло случиться или в тот момент, когда прекратились радиосигналы с самолета, т. е. через два часа после старта, иначе говоря, в районе Медвежьего острова, или же, если Амундсен благополучно пролетел дальше, его нужно искать где-либо на северо-востоке от Северо-Восточной Земли, куда могла быть занесена третья группа итальянцев с оболочкой дирижабля. В таком случае Амундсен мог потерпеть аварию при посадке на

* Счастливого пути.

лед. В этот район льдов может проникнуть только «Красин», и надо стремиться пробить себе путь без промедления, избегая малейшего



Экипаж гидросамолета «Латам-47» перед стартом из Бергена. В лодке находятся справа налево: Амундсен, радист Валетт, летчик Дидрихсен; на втором плане — капитан Гильбо (слева) и лейтенант Кювервиль. Под пропеллером механик Брази.

изменения своего маршрута. С этими соображениями д-р Хуль полностью согласился и дал ответную радиограмму министерству.

Мы шли по спокойному морю, делая по 11 с лишним узлов, и с каждым часом все ближе подходили к тому району, где могла случиться катастрофа с Амундсенем. Я дал распоряжение зорко следить за поверхностью моря; это было все, что мы в то время могли сделать. Ведь уже прошло свыше десяти дней после того, как была получена последняя радиограмма с «Латама». Мог ли самолет продержаться столь долгое время на воде? Неужели в таком случае он не был бы подобран многочисленными рыбачьими судами, которые занимались здесь промыслом?

28 июня в 1 час 40 минут справа по носу открылся о. Медвежий. Угрюмо высились темные скалы Медвежьего острова над серо-зеленой водой. Вершина горы Мизере была как бы срезана густыми серыми облаками. Неприветливое место: здесь постоянно держались туманы и облака, как раз в этом районе сталкивается холодное течение с северо-востока с теплыми струями Гольфштрема. Неужели здесь нашли себе могилу героический Амундсен и его спутники?

Мне хорошо были знакомы очертания Медвежьего острова по моим прежним путешествиям (до этого я совершил четыре экспедиции на Шпицберген и столько же раз проходил мимо Медвежьего острова на север и обратно).

Несомненно, этот остров, как и Шпицберген, был известен русским поморам задолго до того, как он был открыт в 1596 г. Виллемом Баренцем, который назвал этот остров Медвежьим потому, что убил на нем медведя. Это сравнительно небольшой остров, всего 175 кв. км.

В его юго-восточной части возвышается гора Мизере высотой 536 м, от которой на северо-запад идет низкая часть острова, имеющая высоту не более 50 м над уровнем моря. Это ровное плато, покрытое многочисленными озерами, занимает две трети всего острова.

Остров Медвежий хорошо исследован и представляет собой как бы обломок Шпицбергена. Он сложен из горных пород многих геологических систем: силура, девона, каменноугольной, триасовой и, наконец, четвертичной. На нем имеется уголь в девонских и каменноугольных отложениях. Хотя уголь невысокого качества, однако он добывается норвежской угольной компанией. На острове построена радиостанция, поддерживающая связь со станцией Инго в Норвегии.

По мере приближения к острову «Красин» входил в густую полосу тумана. Температура воздуха быстро падала: с 11,7°С у северных берегов Норвегии опустилась до 2,9°С в 7 часов у Мед-

вежьего острова. Показавшийся на короткое время остров снова скрылся. Туман стеной стоял у его берегов, расстилаясь низко над поверхностью моря. «Красин» непрерывно давал гудки, которые, казалось, были излишними в этих пустынных водах. Однако когда мы через три часа вышли из тумана, то увидели в разных местах пять рыбачьих судов. Они с успехом промыслили здесь камбалу.

Как быстро в этом районе менялась погода! Туман то сгустился, то рассеивался, и вдруг мы вышли на клочок бирюзового моря с бликами ослепительного солнца. Так иногда из темного, густого леса можно видеть далеко впереди ярко-зеленую солнечную поляну.

Но недолго мы любовались ярким пятном. Впереди снова появилась густая пелена тумана, в которую мы вошли. Температура воздуха падала. Надо было ожидать встречи с плавучим льдом.

В 10 часов 5 минут того же дня мы действительно увидели слева по курсу первый айсберг. Наши новички с любопытством рассматривали маячивший вдали обломок льдины.

Как всегда, сначала показались отдельные льдины, затем лед стал встречаться все чаще и в больших количествах, и наконец через три часа мы вошли в кромку плавучего мелкобитого льда.

Температура воздуха опустилась до 0°.

Получили из Виргобея предложение взять упряжку собак. Для этого нужно было зайти в Гринхарбур на Шпицбергене. Телеграмма гласила:

Красину

535 Прошу вас сообщить мне зайдете ли вы в какой либо порт до захода Виргобей стоп Я считал бы необходимым взять сам упряжку из десяти собак стоп Если ваше мнение такое же вам придется зайти Гринхарбур только на время необходимое для погрузки собак которых я прикажу вам приготовить стоп Необходимо достигнуть возможно скорее пункта находящегося 20 милях восточнее острова Фойн долгота 26 градусов 40 минут широта 80 градусов 32 минуты там находятся опасности шесть человек стоп Два деревянных норвежских судна 300 тонн достигли Нордкапа стоп Считаете ли вы возможным достижения означенного пункта стоп Какой толщины лед ломает ваш ледокол стоп Просьба срочно ответить стоп Радиостанция Читта ди Милано будет вас ежедневно вызывать 14 и 16 часов на длине волны 600 м

Читта ди Милано.

Мы ответили:

Читта ди Милано

*Идем тумане тчк Случае тумана вход для Красина Грингар-
бур небезопасен тчк Во избежание потери времени просим до-
ставить упряжку собак около 24 часов 28 июня месту координата-
ми 78 градусов 05 минут северной широты и 11 градусов 04 ми-
нуты восточной долготы тчк Случае тумана принуждены будем
не останавливаться иначе большая потеря времени тчк Красин
может ломать лед мощностью до одного метра со скоростью хода
четыре узла тчк Полагаем возможным достигнуть Кап Норд*

Красин.

Тем временем лед все плотнее обволакивал корпус корабля. Мы продолжали идти во льду переменными ходами. Одногодовой молодой лед был занесен сюда, по-видимому, из Стур-фьорда, попадались плоские льдины мощностью 1—1,5 м, среди которых изредка виднелись обломки больших торосов, причем плоские льдины достигали площади 100—120 кв. м. Пористый лед (сверху белого цвета) имел на изломе зеленоватый оттенок. Идя средним ходом, «Красин» с легкостью продвигался вперед, кроша и раскалывая, как сахар, большие льдины, поджимая под себя поменьше. За кормой ледокола оставалась широкая полоса чистой воды, по которой при такой сплоченности льда за «Красинным» свободно могли бы пройти другие корабли.

В 19 часов лед стал реже, и вскоре ледокол вышел на чистую воду. Мы прошли первую полосу мелкобитого льда, в котором продвигались со скоростью 6 миль в час. Можно было быть вполне удовлетворенным такими результатами, и я восторгался прекрасными качествами нашего ледокола.

Где-то здесь находился норвежский корабль «Микаэль Сарс», которому были поручены поиски Амундсена. «Красин» поддерживал с ним связь. Внимательно, но тщетно мы вглядывались в окружающий лед. Что мы могли еще сделать? Вокруг Медвежьего острова курсировали десятки промысловых судов, искал «Латам» и «Микаэль Сарс».

Я тогда писал в своем дневнике: «Где искать? Кто может сказать что-либо достоверное о судьбе этого крупнейшего исследователя, который вписал в историю полярных стран столько блестящих страниц? Конечно, есть еще надежда на то, что Амундсен окажется где-либо с восточной группой, унесенной от Нобиле. Но где эта группа? Предстоит решить чрезвычайно трудную задачу,

которая еще больше осложняется тем, что весь мир следит за нашим походом».

Чистой водой мы шли только один час, потом снова попали в битый лед, но большей густоты, чем это было в первой полосе



16 часов 18/VI 1928 г. Старт «Латама-47». Самолет погиб, по-
видимому, через четыре часа после этого момента.

льда. Надо льдом стоял густой туман. Приходилось соблюдать осторожность: средней машине был дан средний ход, а обеим кормовым — малый, и мы шли со скоростью около 5 миль в час. Я убедился, что ледокол несомненно обладал большой силой — и давящей и раздвигающей. Лед толщиной 1—1,5 м «Красин» раскалывал без труда, почти не замедляя хода. В таком случае ледокол

сначала касался льдины своей подводной носовой частью и сразу же раскалывал ее, а затем расширял канал, сжимая боковые льдины с обоих бортов, а если они плотно были прижаты друг к другу, то взгромождал их одну на другую, образуя своеобразные торосы. Но льдины толщиной 2,5—3 м «Красин» не раскалывал, а поджигал под себя и буквально крошил на много частей, причем ход корабля немного замедлялся, но лишь на короткое время.

Доктор Хуль обратился ко мне за разрешением посылать корреспонденции для норвежского телеграфного Мюресбюро. Посоветовавшись с П. Ю. Орасом, я дал на это свое согласие.

Первые корреспонденции как д-ра Хуля, так и Джудичи состояли из описания ледокола и характеристик участников экспедиции. Нужно отдать справедливость, эти корреспонденции составлялись весьма умело и вполне объективно.

С сегодняшнего дня Давид Джудичи стал есть. Я этому очень обрадовался. Дело в том, что у нас на корабле готовилась самая обыкновенная простая русская пища, да притом еще из концентратов. Щи, борщ, суп, часто каши, гречневая и пшенная, тушеное мясо, или, вернее, консервы, и пр. Часто подавался чай и гораздо реже — кофе. Такая кухня была совершенно непривычной для Джудичи, и первые дни он совсем не мог есть наши блюда. Быть может, это зависело также от непривычки к морю, но мне живо вспоминается фигура журналиста, склонившегося над тарелкой; своими близорукими глазами Джудичи всматривался в содержимое тарелки и с меланхолическим видом съедал несколько ложек или тыкал вилкой в кашу. К сожалению, я не мог предложить нашему гостю чего-либо взамен, ибо кухня в таких экспедициях должна быть для всех совершенно одинаковой. Но я был уверен, что пройдет некоторое время, морской воздух сделает свое дело и аппетит появится. Впоследствии я вспоминал, с какой жадностью набрасывался на эту же еду комендант Цаппи¹⁹ и с каким наслаждением ели нашу простую, но здоровую пищу спасенные нами остальные пять итальянцев. Доктору Хулю, наоборот, нравилась наша кухня, или, вернее, как старший участник и руководитель полярных экспедиций он не отказывался ни от какой еды. С удовольствием он принимался за борщ, ему был по вкусу также ржаной крутопеченный хлеб, нравился наш компот из сухих фруктов и другие простые блюда.

Впрочем, мы старались все же разнообразить по возможности нашу пищу. К утреннему чаю подавались колбаса, сыр, консервы, но преимуществу рыбные. Обед состоял из трех блюд: супа, мясного или рыбного второго блюда и сладкого, после чего подавался

чай. Чай в 15 часов 30 минут также сопровождался холодной закуской. Ужин состоял из одного горячего блюда, и, наконец, к вечернему чаю подавали снова булку, масло, колбасу и пр.

Должен сказать, что после нервной городской жизни я с трудом привыкала к этой размерности и в особенности к необыкновенному обилию пищи. Обычно мы ели только три раза, самое большее — четыре раза в день. Особенно приятно было, что мы всегда имели свежий хлеб, который у наших хлебопеков получался очень вкусным. У нас был замечательный пекарь — специалист своего дела...

Мы продолжали свой путь. Сквозь редкий туман сверкало солнце, берегов мы все еще не видели. Лед, туман и низкая температура свидетельствовали, что мы попали в настоящую полярную обстановку.

В связи с этим был опубликован следующий приказ:

ПРИКАЗ № 3

Начальника экспедиции

Ввиду вступления в полярные воды приказываю: выдать палубной команде и комсоставу (палубному) сапоги и всем шапки, полушубки, рукавицы и по одной паре теплого белья.

Самойлович

28 июня 1928 г.

Уже на следующий день теплые вещи были распределены между всеми участниками экспедиции.

29 июня «Красин» продолжал продвигаться в битом льду, который порой стучался, иногда же становился весьма разреженным. Попадался и крупнобитый лед с льдинами, доходившими до 200—300 м в диаметре. Некоторые из таких льдин имели совершенно плоскую гладкую поверхность, покрытую снегом, у других же поверхность была бугристой, притом, насколько можно было видеть с корабля, торосы возвышались на 2—3 м над уровнем моря, в отдельных случаях на 6 м, т. е. высота некоторых торосистых образований достигала высоты нашей палубы. Сплоченность льда колебалась от 5 до 9 баллов (по десятибалльной системе). * Однако между льдинами имелась чистая вода, и «Красин» без особого напряжения делал 4—5 узлов. Поразительна сила инерции «Красина»: поджигая под себя отдельные льдины, ледокол почти не замедлял хода, только вздрагивал от напряжения, что, впрочем, не отражалось на крепости его корпуса.

* 0 — чистая вода, 10 — сплошной лед.

В этот день я получил весьма оригинальную телеграмму из Ленинграда: «Конгресс прошел хорошо, танцевала с Нансеном».

Это телеграфировала мне жена о конгрессе Международного общества по изучению Арктики при помощи воздушных аппаратов (Аэроарктика). Ну, а о танце с Нансеном во время банкета нельзя было, конечно, не упомянуть — тоже ведь большое событие. Я вспомнил, как глубоко чтимый д-р Нансен во время одного из вечеров первого конгресса в Берлине действительно чудесно танцевал вальс, делая широкие красивые па, и его высокая характерная фигура с седой головой выделялась среди всех присутствовавших.

Рано утром я получил радиogramму из Москвы:

Красин Самойловичу Ингорадио

Подтверждаю вторично следование без замедления на север Шницбергера где приступить немедленно работе для достижения района розысков спасения экипажа Италия также Амундсена имея первоочередной задачей спасение группы Нобиле где есть раненые стоп Следуйте Шницбергер производите розыски Амундсена доступными пути средствами стоп Наиболее вероятно катастрофа Амундсена произошла во льдах восточнее Северо-Восточной Земли стоп Установите связь Читта ди Милано стоп Случае желаниа возьмите ледокол Нобиле стоп Ответственность руководство ваше стоп

Комитет помощи.

В 4 часа 20 минут я получил радио от «Читта ди Милано»:

Красину

Нет необходимости идти Гринхарбург собаки не готовы

Читта ди Милано.

За этой радиogramмой была принята другая:

Красину

Если вам необходим лоцман для Шницбергера таковой имеется Кингсбее по имени Вольдемар Кремен стоп Он вашем распоряжении я ему приказал быть готовым стоп Случае если бы вы захотели его взять корабль зпт можно было бы сделать несколько минут в Нью Олсзунде стоп Телеграфируйте срочно ваше решение

Читта ди Милано.

Я обратил внимание на то, что радиogramмы все реже подписывались самим Нобиле.

Какого-либо значения наличие собак для наших поисков я не придавал. На борту ледокола имелся самолет, и трудно было предположить, что собаки найдут себе какое-либо применение. Конечно,



Силуэт Руаала Амундсена, сидящего на борту «Латама-47». Это — последняя фотография знаменитого исследователя.

но, они могли бы оказаться полезными, если бы с кораблем случилась какая-либо непоправимая авария и людям пришлось бы выкинуть его, чтобы по льду добираться к суше. Однако одной

упряжки собак для 136 участников экспедиции все равно было бы слишком мало. Не приходилось поэтому жалеть о том, что у нас ее не будет.

Что касается лоцмана, то он был нам абсолютно не нужен. Среди нас было немало людей, знакомых с полярным льдом. Не подлежало сомнению, что в Норвегии имелись выдающиеся ледовые лоцманы, но ни один из них не был знаком с работой ледокола хотя бы потому, что у Норвегии не имелось ледоколов, между тем как на «Красине» весь командный состав из моряков, много лет рабствовавших именно на ледокольных пароходах. Поэтому я ответил:

Читта ди Милано

Благодарю за любезное предложение тчк Имея на борту лучших моряков ледокольной службы мы не имеем надобности в лоцмане тчк Все время идем во льду тумане

Красин.

В 12 часов пришлось остановиться во льду, чтобы привести рулевую установку в порядок. Положение руля не совсем соответствовало стрелке на телемоторе, и механики потратили около пяти часов на исправление. Тем временем была определена осадка ледокола — она оказалась около 27 футов*.

Хотя к концу дня лед стал заметно редеть, он все же был мощностью 1—2 м, и отдельные льдины доходили до 100 кв. м. За третью вахту (16—20 часов) пройдено всего 12 миль. В начале четвертой вахты мы вышли на чистую воду. Туман сразу рассеялся и держался только надо льдом.

Прекратился в кают-компании грохот и тарыхтение льда о форштевень и борта корабля. В течение многих часов хода во льду мы уже стали привыкать к непрерывному шуму, но как только ледокол вышел на чистую воду, этот шум прекратился. Многие высочили на палубу, чтобы узнать, в чем дело, так как внизу казалось, что ледокол внезапно остановился. И даже Л. А. Воронцова, которая в это время усердно шила парашюты из брезента для нашей летной группы, высунула голову в иллюминатор, чтобы убедиться, что мы вправду идем вперед, да еще по чистой воде.

Справа открылся величественный остров Принца Карла Фореланд²⁰.

* 1 фут равен 30,5 см.

Глава шестая

СВАЛЬБАРД. — КИТОБОЙНЫЙ И МОРЖЕВЫЙ ПРОМЫСЛЫ ИНОСТРАНЦЕВ. — КУРС НА ВОСТОК. — К ЮГУ ОТ СЕМИ ОСТРОВОВ. — «БРАГАНЦА». — БЕЛЫЙ МЕДВЕДЬ. — ЛЕДЯНОЙ БАРЬЕР

Мы подошли к о. Западный Шпицберген. Датой открытия Шпицбергена считается 1596 г., когда его посетил известный голландский путешественник Виллем Баренц. Не подлежит, однако, сомнению, что русские промышленники посещали Грумант (русское название Шпицбергена) гораздо раньше этого года. Об этом свидетельствуют как устные предания, сохранившиеся на Русском Севере, так и письменные документы. К последним относится письмо датского короля Фридриха II от 11 марта 1576 г. к некоему Людвигу Мунку в Вардегузе, ныне Варде. В этом письме король дает Мунку приказ войти в соглашение с русским кормщиком Павлом Нищецом (фамилия, очевидно, перепутана), жившим в г. Коле и ежегодно около Варфоломеева дня плававшим в Гренландию, т. е. на Шпицберген. Дело в том, что Павел был одним из тех людей, которые могли провезти на Шпицберген суда норвежцев, имевших целью организовать там промысел зверя²¹.

Вряд ли можно сомневаться, что поморам в то время Грумант был хорошо известен. Достаточно вспомнить, что и на Новой Земле Баренц в том же 1596 г. видел русские кресты, задолго до этого водруженные. И если Баренц не встретил русских на Шпицбергене, то это объяснялось, по-видимому тем, что поморы промышленяли преимущественно на восточном Груманте, а Баренц был на западном его берегу²².

Нельзя не упомянуть также о том, что и в роду Старостинных, из года в год посещавших Грумант, сохранилось предание, что их предки посещали Грумант еще до основания Соловецкого монастыря, т. е. до 1435 г. (об этом писал один из Старостинных в 1871 г.).

Таким образом, можно с большей долей вероятности утверждать, что Грумант был известен задолго до официальной даты его открытия.

Только недостаточно развитой письменностью и оторванностью русских в то время от цивилизованного мира можно объяснить, что это важное открытие осталось неизвестным Западной Европе.

Возможно, что еще до русских и голландцев Шпицберген был открыт норманнами.

Для Шпицбергена характерен контраст между орографическими элементами прибрежных зон и элементами внутренней части острова.

Орография внутреннего плато характеризуется возвышенностями в виде усеченных пирамид с ясно выраженными слоями в



Типичный ландшафт внутренней части Шпицбергена, покрытой «сетчатым» ледником Тролльхеймберге.

их верхних частях, покрытых массами осколков и обломков. Верхняя плоская часть этих возвышенностей находится либо под льдом или снегом, либо кажется как бы накрепко утрамбованной обломками горных пород.

Подобно громаднейшим бастионам поднимаются ввысь эти пирамиды, разобщенные эрозионными долинами, в расположении которых (вдоль рек и по берегам фьордов) имеется определенная закономерность. Своеобразная форма и расположение побудили

проф. Де-Геера отметить их на своей карте номерами, так же как обозначаются дома на улицах.

Другой характерной особенностью Шпицбергена являются прибрежные низменности (страндфлэт), расположенные между горами и морем. Эти низменности, возвышающиеся как внутри, так и вне фьордов на 20—30 м над уровнем моря, имеют местами ширину в 10 км и покрыты эрратическими валунами*.

Климат Шпицбергена находится под влиянием двух океанических течений: теплых водных масс Гольфштрема, текущих с юга на север, и холодного течения, омывающего восточную часть острова и идущего затем в обход южного мыса в направлении ЮС вдоль западного побережья между последним и Гольфштремом.

Если на северо-востоке Шпицбергена имеется глетчерный и материковый лед, то в центральной и южной частях Западного Шпицбергена встречаются большие пространства, совершенно свободные ото льда. Поверхность этой свободной ото льда площади характеризуется нередко так называемой полигональной структурой — принесенный сюда материал получает (под влиянием холода и грунтовой воды) форму более или менее правильных многоугольников.

Средняя годовая температура воздуха колеблется между -8° и -10° С. Максимальная температура была $13,6^{\circ}$ С, минимальная — $49,2^{\circ}$.²³

Как и во всех высокополярных странах, на Шпицбергене играет большую роль смена темного времени года светлым. Эта смена должна считаться в высшей степени важным климатическим фактором. Светлое время продолжается с апреля до конца августа, приблизительно 127 дней, темный период — с октября до февраля, приблизительно 112 дней.

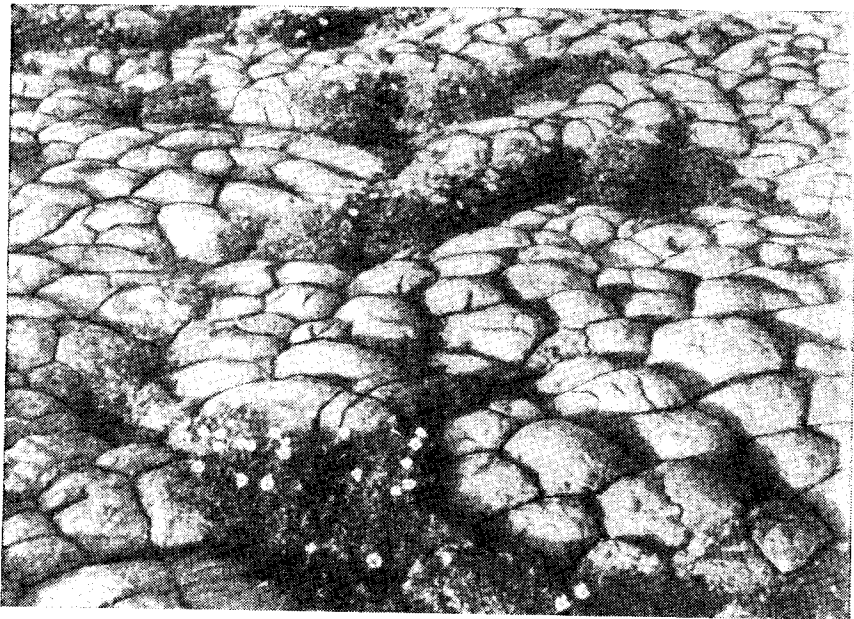
Осадки на западном побережье выпадают в большом количестве, но не превышают 300 мм. Восточная сторона архипелага значительно холоднее и суше.

Климат Шпицбергена нельзя, следовательно, считать суровым, в особенности если принять во внимание, что в Сибири есть немало мест, имеющих более низкие температуры. Во всяком случае, климатические условия архипелага весьма благоприятны для здоровья.

Заливы Западного Шпицбергена служат бассейнами теплой воды, заносимой в них Гольфштремом, и в настоящее время

* Эрратические валуны — обломки пород, принесенные издалека движущимся ледником.

являются центрами органической жизни. Вследствие благоприятных климатических условий растительность западной части острова несравненно богаче, чем на восточном его берегу: из 125 видов, известных на этом архипелаге, 115 приходится на западное побережье. Отличительной особенностью флоры Шпицбергена, как и



Пolygonальные почвы Шпицбергена, характерные для территории, не покрытой ледниками.

многих других полярных островов, является слабое развитие древесной растительности, что объясняется не столько значительными холодами зимой, сколько недостаточностью тепла летом. Шпицберген все же имеет 7 видов деревьев, которые, однако, едва поднимаются над землей и редко достигают высоты 35 см. Зачастую бывает поэтому, что цветы там выше деревьев. Флора Шпицбергена представляет собою смесь флоры новоземельской и скандинавской.

Фауна Шпицбергена также во многом тождественна фауне Новой Земли. Три четверти ее видов относятся к пернатому царству. По несколько тысяч собираются летом птицы в расщелинах при-

брежних скал и образуют там так называемые птичьи базары, получившие свое название от невероятного птичьего крика, который не умолкая, наполняет воздух. Из встречающихся видов упомянем чаек, в том числе моевок, а также чистиков, кайр и глупышей, диких уток, гусей, лебедей и пр.

Олень на Шпицбергене сделался редкостью: на западе он почти полностью истреблен, тогда как на востоке и северо-востоке он все еще встречается. Еще реже можно нынче встретить песца, а также землинга, служащего песцу пищей. Белые медведи водятся только на восточном побережье.

Из живущих в воде млекопитающих встречаются три вида китов, морж, разные виды тюленей и белуха (белый дельфин). Но и эти звери попадают в водах Шпицбергена все реже и реже. Почти все виды морских животных из этой части Ледовитого моря исчезли, они мигрировали далеко на север или восток. Было время, когда Шпицберген был ареной интенсивного промысла пушного зверя, китов, моржей и пр., который вели как русские, так и иностранцы.

Шпицберген принадлежит к числу тех немногих полярных районов, вблизи которых могут плавать суда на протяжении всей навигации — почти 6 месяцев. Само собой разумеется, что бывают и так называемые «ледовые годы», в течение которых вследствие скопления плавучего льда судоходный период значительно сокращается. Лед Шпицбергена тройкого происхождения: глетчерный лед, лед припая из фьордов и бухт и дрейфующий лед из Ледовитого моря. Глетчерный лед держался главным образом у побережья и в бухтах, но в некоторые годы уносится далеко на юг.

Наш неутомимый штурман П. А. Пономарев определил несколько пеленгов гор Сальф и Монако*, причем было обнаружено, что мы во время нашего плаванья от Медвежьего острова до Земли Принца Карла были отнесены всего лишь на 15 минут (миль) на север и на 10 минут на запад.

Если взять в расчет, что мы были вынуждены почти весь наш путь от Медвежьего острова до Земли Принца Карла проходить сквозь льды и туманы да делать это еще при сменном курсе, то я мог быть совершенно спокоен: управление нашим кораблем находилось в надежных руках.

Не в первый раз я видел вершины остроконечных гор Западной Шпицбергена. Мой глаз уже привык к их красоте, но и теперь

* Горы Сальф и Монако (1065 м) — это главные вершины Земли Принца Карла.

я не мог не вспомнить о том чарующем впечатлении, которое они на меня произвели во время моего первого плавания в 1912 г.

Как и тогда, синеватой пеленой были покрыты цепи возвышенностей. Среди гор то там, то здесь виднелись мощные ледники, спускавшиеся прямо в море широкими рукавами, подобно застывшим рекам, а густые облака заволакивали вершины гор или медленно ползли по склону их, похожие на комки пухлой ваты. Море же уходило в бесконечную даль и, как ножом, подрезало снизу темную гряду гор. Нельзя было оторвать глаз от этой феерической картины и не верилось, что это была действительность.

На палубе скопилось много народу, все стояли как зачарованные. Никому не хотелось говорить.

После недолгого молчания кто-то из окружающих спросил меня, бывал ли я на этой земле.

Я вспомнил, как в 1912 г. я с матросами пересек дважды этот узкий, вытянувшийся в длину остров. Была ненастная холодная погода. Шел дождь. (Мы наблюдали очень редкое явление в полярных странах — сильную грозу.) Совершая переход высоко по склону горы, мы должны были пройти по висячему леднику. Я поскользнулся и быстро покатился вниз по леднику. К счастью, у меня был с собой геологический молоток, и я, держа его двумя руками, стал всей силой тормозить свое движение вниз, давая молотком на лед. Метров через триста я вылетел на гряду каменных обломков ногами кверху и остановился, сильно ободрав себе кожу на всем теле...

Мы все еще стояли на палубе, когда мне подали вторую телеграмму с «Читта ди Милано»:

Красину

Мы не поняли нужен или не нужен вам лоцман

Читта ди Милано.

Пришлось еще решительнее подтвердить, что мы в лоцмане не нуждаемся.

С утра 30 июня со скоростью 12 миль в час шли мы по чистой воде, время от времени встречаясь с отдельными айсбергами. Погода стояла ясная, и видимость была прекрасная, поэтому, хотя мы шли в 30 милях от берега, можно было ясно различить отдельные горы Шпицбергена; лишь на короткое время полоса набежавшего тумана закрыла чудесные Семь Глетчеров.

Как быстро двигались мы вперед! Сердце радовалось, когда все три наши машины своими мощными винтами вспенивали воду за кормой.

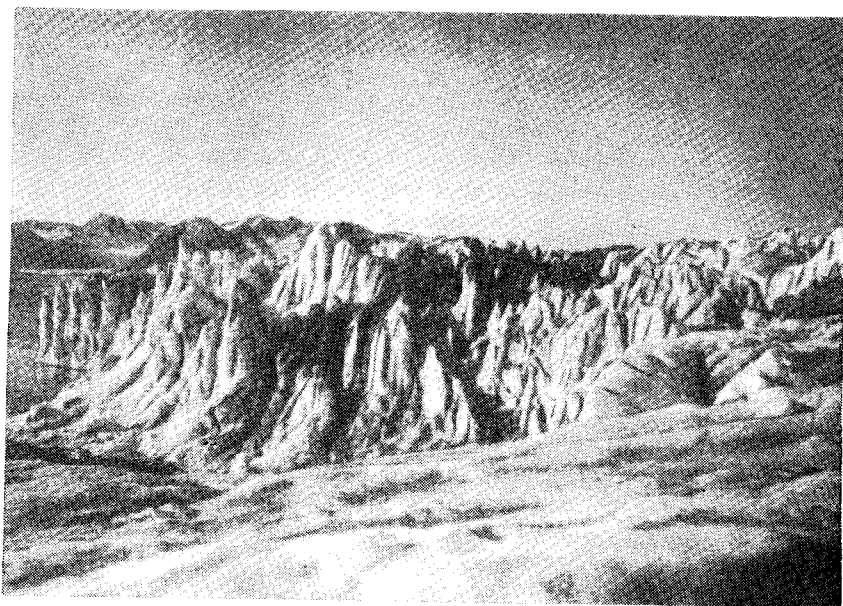
Мы проходили районом, который некогда был местом интенсивных промыслов морского зверя.

Спустя несколько лет после открытия Баренцем Шпицбергена английская, так называемая «Московская торговая компания», все еще продолжавшая поиски сквозного северо-восточного прохода, в 1607 г. снова снарядила экспедицию из нескольких судов под начальством Гудзона. Гудзон, взявший курс на север и достигший Шпицбергена, заметил во время плавания громадные стада китов и был первым, обратившим внимание на Шпицберген как на район богатейшей охоты на китов. Через три года этот остров посетил Пуль (Pool), по инициативе которого «Московская торговая компания» и направила туда в 1611 г. большую промысловую экспедицию, давшую хорошие результаты.

С этого времени китобойный промысел начал развиваться с чрезвычайной быстротой. Однако англичане встретили здесь очень скоро конкуренцию в лице других наций. «Московская торговая компания», имевшая привилегии в охоте на китов у берегов Шпицбергена, отправила поэтому семь вооруженных судов на защиту своих монопольных прав. Эта эскадра встретила с несколькими испанскими, голландскими, французскими и бискайскими судами, которые и были англичанами частью разграблены, частью разогнаны. Голландцы, как самые сильные среди атакованных, решили оказать англичанам сопротивление, и в 1614 г. около берегов Шпицбергена разгорелась жестокая борьба между разными нациями. В результате было принято решение разделить Шпицберген на несколько секторов и отвести каждому заинтересованному государству определенный участок, на котором оно могло бы заниматься своим промыслом. Время расцвета китобойного промысла здесь падает на середину XVIII века. Достаточно сказать, что английское правительство за период с 1749 по 1786 г., т. е. за 37 лет, выплатило одних только ввозных премий за продукты китобойного промысла 1 365 000 фунтов стерлингов. При этом охота на китов велась англичанами далеко не в таком широком масштабе, как, например, голландцами, основавшими после раздела портовых пунктов городок Смеренбург, в гавани которого на якоре временами стояло от 200 до 300 кораблей, а общая численность команды достигала 12 000 человек. Какую прибыль извлекли из китобойного дела голландцы, можно видеть из того, что за период с 1609 по 1778 г. ими было командировано туда 14 167 судов, которые убили 57 590 китов, принесших чистую прибыль в 3 691 000 фунтов стерлингов. К концу XVIII века охота на китов

у берегов Шпицбергена начинает постепенно замирать, и в 1815 г. уже не вышло туда ни одно судно.

Географические открытия на Шпицбергене были связаны, как уже говорилось, первоначально с попытками англичан и голландцев найти удобный северо-восточный проход в Китай и Индию;



Ледник Нильсенфьелетт в заливе Кингсбей на Западном Шпицбергене.

с другой стороны, наличие на Шпицбергене богатых промыслов также играло громадную роль в деле изучения этого архипелага.

Однако мы должны гордиться тем, что первый проект научной экспедиции на Шпицберген возник у нас. Он был выдвинут гениальным Михаилом Ломоносовым, а в 1764 г. идея Ломоносова была осуществлена — там побывала экспедиция под начальством Чичагова.²⁴

Из иностранных экспедиций, давших научные результаты, следует назвать плавание знаменитого английского мореплавателя Скорсби в 1806 г. и Парри в 1827 г. Но особенно блестящие результаты дали многочисленные экспедиции шведов Торелля, Норденшельда (1861—1874 гг.) Натгорста (1882—1898 гг.), Андер-

сона (1889 г.), Де-Геера (1889, 1896, 1901 гг.), Хегбома (1909 г.), Хагермана (1924 г.) и др.

К концу XIX столетия относится возобновление работ русских исследователей на Шпицбергене. В 1899 г. его посетил адмирал Макаров на ледоколе «Ермак»²⁵, и с этого же года начинаются работы русско-шведской экспедиции (1898—1902 гг.), имевшей целью измерить линейную величину градуса меридиана, которая позволила бы затем вычислить величину сжатия Земли с целью определения фигуры и размеров ее. Русская партия работала под руководством акад. Чернышева, во главе шведской группы стоял проф. Эдерин.

Норвежские исследования на Шпицбергене начали интенсивно проводиться с девяностых годов, и экспедиция Исаксена, Стак-руда, Хольтедаля, Вереншельда и Хуля внесли много нового в дело познания этого архипелага. В настоящее время в Норвегии имеется специальное научное учреждение, возглавляемое д-ром Хулем, которое ставит своей задачей систематическое изучение этого района.

Мы уже давно забыли, что такое ночь. Солнце светило круглые сутки, и не отличить бы нам дня от ночи, в особенности во время тумана, если бы не дневник, вахтенный журнал да определенные часы принятия пищи.

Ледокол повернул восточнее. Пришлось сменить полный ход на средний: попадались большие ледяные поля, и мы убрали лаг, так как лед мог его оборвать.

С 8 часов 30 минут уже шли в плавучем льду, резко отличавшемся от того, из которого мы вышли у Фореланда.

Сначала мы продвигались в крупнобитом льду, а затем, часа через два, начали попадаться большие ледяные поля, некоторые из них достигали величины нескольких квадратных километров. Лед был плотный, зеленовато-синего цвета, крепкий, мощностью от 70—80 см до 1,5—2 м. В отличие от полярного пака, попадался местами хрупкий лед, разъеденный соленой водой. Преобладал все же одногодовой лед, и «Красин» легко форсировал ледяные поля, окруженные хотя бы небольшими польнями; в таких случаях обломки ледяных глыб раздвигались в стороны. Но бывало, что ледокол застревал. Иногда попадались особо тяжелые поля, и тогда до семи раз приходилось давать задний ход и затем полным ходом пробиваться вперед.

В 14 часов сплоченность льда была 5 баллов, но затем лед стал гуще, временами его плотность доходила до 9 баллов. Большею частью ледокол пробивал себе дорогу, раздвигая ледяные поля.

Во время третьей вахты мы перешли 80° с. ш., и к концу дня температура воздуха упала до $-0,4^{\circ}$, начал падать густой снег. Совсем зима — 30 июня! Лед был покрыт снегом толщиной от 20 до 50 см, мы все медленнее двигались вперед и за последние три вахты прошли соответственно 17, 2, 12 и 9 миль.

Когда мы были у поворота на восток, т. е. в 20—30 милях от залива Вирго (Виргобей),²⁶ я устроил летучее совещание со своими товарищами П. Ю. Орасом и Б. Г. Чухновским.

Заходить ли в залив Вирго, где стоял «Читта ди Милано», или идти без остановки дальше?

Мы решили двигаться дальше и вот по каким соображениям:

1) мы имели приказ от Комитета идти без остановки к намеченной цели; между тем заход в залив Вирго отнял бы у нас не менее 12—20 часов;

2) залив Вирго не был достаточно промерен, и такой глубоководный корабль, как «Красин», рисковал напороться на подводный камень или банку.

Кроме того, генерал Нобиле с готовностью давал необходимые сведения о группе Вильери по радио.

Пока мы проходили к северу от залива Вирго, между нами и итальянской базой происходил интенсивный обмен радиogramмами.

В 1 час 30 минут я получил радиogramму:

РКК профессору Самойловичу*

Прошу вас сообщить мне приблизительно во сколько дней вы надеетесь достигнуть пак между мысом Ли Смит и островом Фойн благодарю

Нобиле.

Я ответил в 2 часа:

Читта ди Милано

Невозможно указать точно не зная условий льда стоп Прошу сообщить насколько там тяжел лед стоп Прошел Фореланд скорость 12 узлов

Самойлович.

В 4 часа 03 минуты снова получена радиogramма:

Просьба дать ваше место

Читта ди Милано.

* РКК — позывные «Красина».

Отвечаю в 5 часов 30 минут:

Читта ди Милано

Широта 70 градусов 52 минуты долгота 10 градусов 05 минут

Красин.

Проходит несколько часов, и в 8 часов 42 минуты принимаем радиogramму:

РКК

Но вы не заходите сюда мы ждем вас в заливе Вирго

Читта ди Милано.

Вследствие занятости радиостанции текущей работой я смог ответить только в 10 часов 10 минут:

Читта ди Милано

Мы вас не поняли стоп Имея приказ идти со всевозможной скоростью к Ли Смигу идем безостановочно вперед стоп Наше место 10 часов долгота 13 градусов 00 минут широта 80 градусов 11 минут

Красин.

В 10 часов 15 минут снова по радио:

РКК

Место палатки девять миль к северу от большого острова к востоку от мыса Ли Смит

Читта ди Милано.

В 10 часов 12 минут:

РКК Самойловичу

Генерал Нобиле хотел бы перейти на ваш корабль для дачи указаний

Читта ди Милано.

Ответили в 11 часов 25 минут:

Читта ди Милано

Приветствуем намерение генерала Нобиле стоп Красину затруднительно зайти в залив Вирго вследствие глубокой осадки в 28 футов зпт продолжающегося тумана и по причине потери времени стоп нельзя ли Читта ди Милано подойти к нам

Красин.

На эту радиограмму я получил ответ в 12 часов 24 минуты:

РКК

Подойти к вам невозможно

Читта ди Милано.

Так закончилась крайне запоздавшая попытка «Читта ди Милано» встретиться с «Красным». Я решительно ничего не имел против участия генерала Нобиле в походе «Красина», считая, что его пребывание у нас на корабле могло бы принести пользу общему делу. Я, кроме того, мог догадаться, как страстно желает Нобиле принять участие в спасении своих спутников. Однако приходилось удивляться, почему «Читта ди Милано» спохватился так поздно, почему, зная наше место чуть ли не каждый час, не попытался связаться по этому вопросу с нами раньше, когда мы еще находились на чистой воде. Притом радиограммы с итальянской базы приходили за разными подписями: то подписывался Нобиле, то значилось «Читта ди Милано»; я тогда еще и не знал, кого именно надо было подразумевать под этой неопределенной подписью.

В тот же день я получил две радиограммы от нашей экспедиции на «Малыгине». Первая радиограмма сообщала, что летчик М. С. Бабушкин 29 июня в 21 час 20 минут вылетел к о. Фойн. Во второй — от 30 июня — Владимир Юльевич сообщил мне:

*Бабушкин 22 часа тридцатого еще не вернулся предполагаю пережидает туман тчк Восточным ветром Малыгин зажат тчк У бортов торосит лед тчк Приветствую переходом 80 параллели
Визе.*

Я очень ценил приветствие Владимира Юльевича, который не позабыл оказать нам внимание даже в самую тяжелую минуту своего похода.

Судьба М. С. Бабушкина вселяла глубокую тревогу. Этот выдающийся полярный летчик уже свыше суток пропал без вести. С необыкновенным мужеством и настойчивостью стремился он достичь на самолете места, где находились люди, погибающие среди льдов. Я не мог не преклоняться перед ним, не удивляться его смелости. Когда я оставался один в своей каюте и немного освобождался от забот об экспедиции, мои думы неизменно обращались к этому человеку: «„Где-то он теперь? Вернулся ли? Неужели...“», и я отгонял прочь тяжелые мысли о несчастье. А «Малыгин»? Ведь он мог быть раздавлен льдом или вынесен на берег».

Но я не долго мог предаваться печальным мыслям — некогда было. Мы сами вели упорную борьбу с очень сильным врагом. И действительно, тяжелый сплоченный лед становился все гуще, все плотнее, раздавался грохот, треск — это наш гигант крошил ледяные глыбы, и чувствовалось, какого большого напряжения ему



Полярный летчик М. С. Бабушкин.

стоила эта суровая борьба: он содрогался от усилий и неустанно бил форштевнем о лед. В каюте все дрожало, колебалось, вещи валились со стула на пол, нельзя было ничем заниматься.

Уже два дня мы пользовались темными очками, которые предохраняли глаза от яркого блеска льда и снега. Сквозь них вся окружающая природа представлялась еще в более фантастическом виде: лед и небо принимали желтовато-фиолетовый оттенок, а прибрежные горные кряжи казались суровой и темней. Мы будто попали в сказочную страну. Но сойдешь с мостика в каюту,

сбросишь волшебные очки — и опять знакомая обстановка: лица, стол, накрытый белой скатертью, зеленые диваны, словно вернулся к себе из таинственного мира. И только непрерывный гром и удары ломавшегося льда напоминали, что жестокая борьба продолжалась — борьба не на жизнь, а на смерть.

Я решил сделать попытку пройти на восток южнее Семи Островов.²⁷ Не теряя времени, я запросил зафрахтованную итальянцами «Браганцу» и судно шведской экспедиции «Квест» об их местоположении.

Оказалось, что «Квест» со шведской экспедицией стоял у северо-восточного берега пролива Хинлопен.

Мы шли на восток, выбирая путь по трещинам и полыньям. Лед был крупнобитый, местами встречался торосистый полярный лед толщиной до 2,5 м, покрытый снегом на 10—16 см. За последнюю вахту прошли около 9 миль, мы находились примерно в 30 милях к западу от Семи Островов.

Несмотря на продолжавшуюся тяжелую борьбу со льдом, я все же надеялся найти дальше разреженный лед.

Утром 1 июля мы продолжали идти в густом битом льду, иногда торосистом, в котором встречались отдельные небольшие полыньи. «Красин» раскалывал без особого труда льдины площадью 300—400 кв. м, толщиной 1 м. От его удара появлялась сначала едва заметная трещина, которая затем под напором ледокола делалась все шире, причем корабль имел тенденцию идти дальше именно по этой трещине независимо от положения руля, отклоняясь таким образом от своего курса. Если же ледяное поле не было монолитным и на нем имелись более слабые места, то появлялось несколько других трещин, и в таком случае ледокол шел по курсу.

С утра стал ясно вырисовываться район Нордкапа и появились сгрудившиеся Семь Островов, окруженные льдами.

Лед сплошной массой окружал ледокол, и мы все медленнее подвигались вперед. За первую вахту (0—4 часа) прошли 8 миль, за вторую (4—8 часов) — 6 миль, за третью (8—12 часов) — 4 мили. Поскольку кругом были густые ледяные поля, мы решили остановиться во льду, чтобы осмотреть носовую часть со льда. С радостью мы убедились, что все было в порядке и заклепки были целы.

Кинооператор воспользовался нашей кратковременной остановкой, чтобы заснять работу «Красина» во льду.

После полудня мы заметили темное пятно у Нордкапа. В бинокль ясно можно было различить корпус корабля и две мачты.

Вскоре мы получили радиogramму:

Мы находимся к юго востоку от вас и к востоку от Нордкапа тчк Чистая вода между нами и Нордкапом и отсюда до Кап Платена тонкий лед легко проходимый для вас тчк Желаем удачи

Командир Ларсен на борту Браганцы.

Я ответил:

Сердечно благодарю за ваше любезное сообщение тчк Мы видим ваш прекрасный корабль с 12 часов 30 минут

Красин.

«Браганца» была первым кораблем, который мы видели в этой пустыне. Издали казалось, что судно стояло вплотную к берегу, и оно представлялось совсем небольшим по сравнению с очень высокими горами на горизонте. Приятно было от сознания, что невдалеке от нас работали люди, которые стремились к одной с нами цели.

Мы снова стояли перед тяжелыми препятствиями. С каким наслаждением я любовался работой нашего ледокола! Я чувствовал, что начинаю любить эту человеческую выдумку — этот корабль, который так чудесно боролся со стихией.

По пути попадались очень большие ледяные поля, размером до 1 кв. км. По счастью, между полями встречался разрыхленный лед мощностью 40—50 см, легко поддававшийся напору «Красина».

Когда мы проходили между о-вами Вальдена и Парри, пал туман, что было, конечно, крайне неприятно ввиду отсутствия промеров в этих местах.²⁸

У самых островов заметна была огромная полынья, сохранявшаяся, вероятно, вследствие приливо-отливных течений. Как спокойнее было идти по чистой воде! Вскоре, однако, снова стали попадаться большие поля площадью до $\frac{1}{4}$ кв. км при мощности в 1 м. На одну из таких льдин «Красин» вполз со всего хода. С полминуты продолжалась борьба между тяжестью ледокола, силой инерции и силой машин и крепостью льда. Но вот появилась небольшая зигзагообразная трещина, и корабль, соскользнув со льда, расширил ее и пошел дальше.

В этом районе мы могли уже встретить группу Мальмгрена, отделившуюся от группы Нобиле, чтобы оказать ей помощь. Нам известно было, что 30 мая трое покинули Нобиле и пешком направились к Нордкапу. Тогда я еще питал надежду, что они смогли добраться до северного побережья Северо-Восточной Земли.

Я попросил вахтенных начальников давать время от времени гудки сирены. Как страшно, как жутко было слышать жалобный вой ее среди этих пустынных берегов, скованных льдом!

Мне хотелось, чтобы дольше и пронзительнее ревела наша сирена. Она должна была передать терпящим бедствие, что мы здесь, что пришли те, которые хотят помочь им, что мы готовы на всякие жертвы, чтобы спасти их от гибели. Быть может, трое несчастных, голодных, обессиленных людей заметили бы могучий корпус «Красина», высокие трубы и стройные мачты. Пусть рев сирены придаст им силы и они дадут нам знак, мы увидим их, мы спасем их. Какое будет счастье! И сирена гудела, кричала, звала к нам этих людей: «Придите же!.. Мы вас сумеем обогреть, накормить, вернуть к жизни. Мы ведь за тем и пришли сюда. Дайте только знак, и мы бросимся к вам на помощь...»

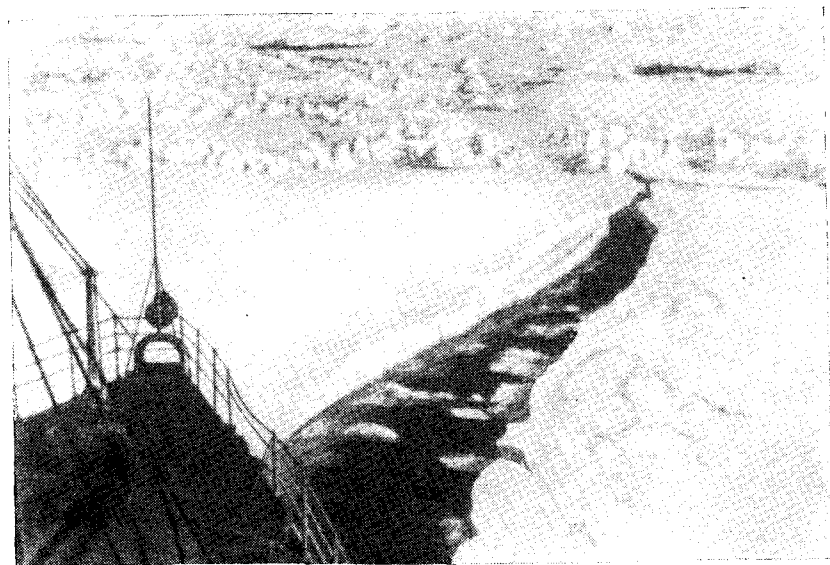
Но никто не отзывался. Суровые скалы островов и бесконечные ледяные глыбы безмолвно высились кругом.

Вдруг что-то необычное показалось на льду. Бесформенная желтоватая туша. На минуту остановилась, потом задвигалась. Белый, вернее, желтовато-белый медведь. Он шел спокойно, размеренным шагом, немного переваливаясь из стороны в сторону, походка его была грузной. Он шел прочь от корабля, вероятно, его не замечая, на расстоянии примерно одного километра. Мы дали резкий гудок. Не меняя положения корпуса, медведь сразу повернул свою голову к кораблю, застыл на несколько секунд, а затем стал удаляться, ловко перескакивая со льдины на льдину.

Белый медведь обитает на огромной территории, которая включает в себя Канаду, Аляску, Сибирь с ее островами, Шпицберген и Гренландию. Он редко спускается ниже 60° с. ш. Обладая большой силой как в воде, так и на суше и на льду, белый медведь поистине может быть назван господином полярной природы. Питаясь главным образом тюленями, медведь, однако, не боится нападать и на моржей, делая это, впрочем, главным образом на льду. Как мне рассказывал наш промысленник на Новой Земле Иван Князев, наблюдавший бой медведя с моржом, медведь даже в воде может одержать верх над своим опасным противником. Медведь крайне любопытен и добродушен и, если он не слишком голоден, редко нападает первым на человека. Все же у нас на севере существует пословица «Бойся медведя на суше, а моржа на море».

Мы снова встретили полосу чистой воды, что нас немало порадовало, ибо подтверждалось сообщение «Браганцы». Но, к сожалению, радость наша была непродолжительной.

2 июля утром мы подошли к огромному невзломанному ледяному полю, которое занимало все пространство между семью островами, Нордкапом и мысом Платен²⁹; лед был торосистый, зимний, очень крепкий и без малейших проталин. По-видимому, торосы еще осенью были занесены в это сравнительно спокойное место, где они за зиму превратились в одну компактную массу.



«Красин» ломает тяжелый двухметровый лед. Длина трещины, которая видна на фотографии, около 50 м. Июль 1928 г.

Между торосистыми нагромождениями лед по толщине не превышал 50—60 см. Но эти ледяные перемычки были столь незначительны по размерам, а нагромождения торосов так велики, что «Красин» почти не в состоянии был их форсировать, он должен был долбить этот ледяной барьер буквально вершок за вершком. До двадцати раз приходилось давать задний ход, чтобы потом упорно бить в одну точку. В час ночи я приказал застопорить машины ввиду явной невозможности идти напролом — я не мог рисковать кораблем в самом начале спасательной работы.

Расчет был несложный: до мыса Платен оставалось 18 миль. Казалось бы, расстояние совершенно пустяковое, но море было

покрыто тяжелым льдом, в котором за вахту, т. е. за 4 часа, мы могли продолбить не более одной мили, с огромным риском для корабля и большой потерей угля. Но и такая ничтожная скорость не могла быть гарантирована. Во всяком случае, нам понадобилось бы при таких темпах не менее 4,5—5 суток, чтобы добраться до мыса Платен, причем мы, конечно, не могли быть уверены, что за ним мы найдем проходимый лед.

Когда я увидел этот своеобразный ледяной барьер, у меня сейчас же мелькнула мысль: «Если нам здесь будет трудно, необходимо будет повернуть и пойти с севера, в обход Семи Островов».

Однако, когда я поделился своими соображениями с П. Ю. Орасом и Б. Г. Чухновским, я встретил со стороны последнего ряд возражений. Борис Григорьевич предлагал подойти к береговому прибою, сгрузить на него аппарат и высадить летную партию, которая начала бы поиски группы Вильери. Я же считал, и со мной был согласен П. Ю. Орас, что такая операция преждевременна. На выгрузку у них ушло бы не менее двух дней, а между тем за эти дни мы могли бы произвести разведку и попытаться пробиться к северу от Семи Островов, и если уж там лед окажется для нас непроходимым, то тогда следует начать летную кампанию.

Как всегда в серьезных случаях, я собрал небольшое совещание. В нем участвовали П. Ю. Орас, Б. Г. Чухновский, капитан К. П. Эгги, первый помощник П. А. Пономарев и помощник капитана Я. П. Легздин. Решено было запросить Нобиле, известно ли ему состояние льда к востоку от линии мыс Платен — о. Мартенс.

Я послал ему радиogramму:

Читта ди Милано

0 часов 2 июля наше место широта 80 градусов 32 минуты долгота 21 градус 02 минуты стоп Встретили непроходимое ледяное поле течение часа прошли на два корпуса корабля стоп Просим сообщить условия льда востоку от Кап Платена стоп Имеется ли битый лед к востоку от линии Семь Островов тире Кап Платен Стоп Какое состояние льда районе группы у Большого острова стоп Просьба ответить срочно

Красин.

Сначала я получил очередную радиogramму от «Читта ди Милано»:

Палатка по прежнему в 10 милях к востоку от Ли Смит стоп Просьба сообщить Малыгину невозможности посадки

Читта ди Милано.

И только в 7 часов 43 минуты пришел ответ на наш запрос:

Востоку от линии Семь Островов тире Кап Платен наши самолеты вчера утром наблюдали битый лед чистой водой всего побережья от Кап Брюн до Кап Ли Смит стоп Лед не позволил произвести наблюдения у Большого острова³⁰

Читта ди Милано.

На основании этой телеграммы я еще больше утвердился в мысли о необходимости идти в обход Семи Островов с севера.

Надеясь, что у итальянцев имеются какие-либо сведения о состоянии льда также и севернее Семи Островов, я послал «Читта ди Милано» радиogramму:

Если возможно просим сообщить состояние льда северу от Семи Островов стоп Эти сведения весьма важны для выбора маршрута северу от Островов стоп Находимся десяти милях на SW от линии Мартенс тире Платен стоп Чтобы форсировать эти десять миль требуется два дня стоп Каковы были маршруты ваших самолетов

Красин.

В 13 часов 30 минут я получил ответ:

Наши самолеты летели северу и востоку от Кап Платена до Ли Смита стоп Они могли видеть Семь Островов но туман не позволил наблюдать состояние льда северу от этих островов стоп Однако они могли видеть что состояние льда ухудшилось по направлению северу

Читта ди Милано.

Я снова созвал совещание, на котором присутствовал Б. Г. Чухновский; на этот раз единогласно было принято решение самолет не выгружать, а, вернувшись прежним путем, обойти Семь Островов с севера и затем следовать дальше на восток к мысу Платен. Хотя мы держали постоянную радиосвязь с «Читта ди Милано», однако, мы были мало осведомлены о работах других спасательных экспедиций. Мы узнавали об их действиях только из случайно перехваченных радиogramм иностранной прессы. Время от времени та или другая экспедиция запрашивала о состоянии погоды в местах нашего пребывания или же сообщала о своем местопребывании.

Все более затруднялась также наша связь с Москвой. Коротковолновая радиостановка на «Красине» работала нерегулярно,

норвежская же радиостанция в Гринхарбуре была настолько перегружена, что там залеживались наши телеграммы, даже не слишком длинные. Пришлось телеграфировать в министерство почт и телеграфов в Осло с просьбой оказать нам содействие, но и министерство не в состоянии было нам помочь. Я получил радиограмму из Гринхарбура:

Не можем принимать ваших транзитных телеграмм стоп Подтверждаем получение двух остальные аннулируем.

Единственная надежда была на «Малыгина», но в эти дни, дни полета Бабушкина, они все время слушали его, да и сами нуждались в постоянной радиосвязи. Кроме того, положение «Малыгина» было крайне серьезно. Об этом свидетельствовали полученные мною радиограммы:

Красин Самойловичу

Влиянием сильного оста ледяные поля ломаются находятся в сильном движении тчк Малыгин быстро дрейфует острову Надежды тчк Положение Бабушкина считаю очень тяжелым зпт вероятно переживает ледяном поле зпт имеет продовольствие по шестое тчк Прошу иметь виду возможность оказания помощи Бабушкину тчк Пока видимость плохая Малыгин остается острова Надежды

Визе.

Плохие это были вести. Значит, еще одна тяжелая задача возлагалась на нашу экспедицию — искать своих. Но Бабушкин мог быть только южнее группы Вильери, следовательно, поиски его могут быть организованы лишь после спасения итальянцев.

Судьба М. С. Бабушкина вызывала серьезную тревогу, но я лично был почему-то уверен, что он вернется.

Из радиограммы норвежцев я знал, что ими ведутся интенсивные поиски Руала Амундсена, Гильбо и их спутников в районе о. Медвежьего:

Начальнику экспедиции Красин

Крейсер Тореншёльд занят поисками Амундсена северо западном квадрате с центром Медвежий остров стоп Догодил до долготы 19 градусов 10 минут и к северу до широты 74 градуса 25 минут.

Нам оставалось только горячо пожелать им успеха.

Глава седьмая

К СЕВЕРУ ОТ СЕМИ ОСТРОВОВ. — ТЯЖЕЛАЯ БОРЬБА СО ЛЬДОМ. — АВАРИЯ. — МЫ ЗАСТРЯЛИ. — ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ «МАЛЫГИНА». — ПОЛЕТ БАБУШКИНА. — ПОЛЕ ДЛЯ ПОЛЕТОВ. — ЛОЖНОЕ СОЛНЦЕ. — У ЛЕДЯНОГО АЭРОДРОМА. — НОВАЯ АВАРИЯ

В 10 часов 30 минут мы начали разворачиваться и легко пошли в обратном направлении по каналу, пройденному только вчера и еще сохранившемуся. Восточный ветер, который дул с утра, сильно расширил майну* к западу от Семи Островов.

Шли, часто измеряя глубины, и через 5 часов мы были уже у скалистого о. Росса. Пришлось остановиться, чтобы привести в порядок муфту правой машины. В течение двух часов стояли у кромки льда в двух милях от о. Росса. Пройдено было по чистой воде до кромки льда 15,5 мили.

Вскоре из машинного отделения передали, что ремонт окончен. Взамен сломанных соединительных болтов на валу правой машины поставлены были новые. Дали ход машине. Мы снова начали атаку льда. Впрочем, не всегда ледекол принимал открытый бой — когда препятствие было слишком тяжелым, мы шли обходным путем, брали настойчивостью, терпением.

Я не преминул воспользоваться стоянкой, чтобы объяснить команде наши планы. Я указывал, что в полярном путешествии залог успеха — терпение, выдержка, умение маневрировать. Не удалось пройти по первоначально намеченному пути, пойдем по другому, окажется он непроходимым, пойдем третий. И каждый из нас продолжал стоять на своем посту. Командный состав и ученики, кочегары, машинисты и матросы должны были пропихнуться одним желанием, одним стремлением — «живот положить», но добиться поставленной цели.

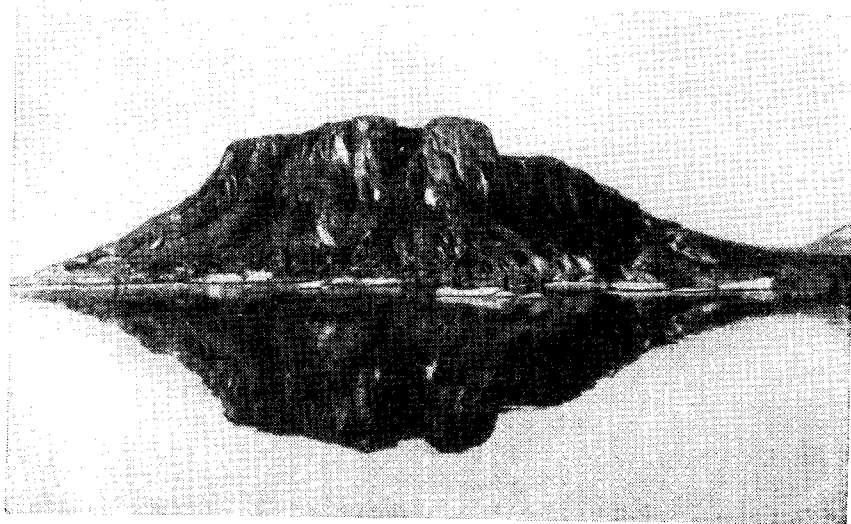
Хотя лед местами достигал сплоченности 9 баллов, но все же был проходим для «Красина», ибо между торосами были поля в 300—400 кв. м, которые «Красин» брал, иногда лишь застревая у мощных торосов. Он давил на них всей своей тяжестью, и, если не раскалывал, приходилось давать задний ход, тогда только со второго удара корабль шел вперед.

* Так называется чистая вода между льдинами.

Мы были уже к северу от Семи Островов, лед становился все тяжелее. Открылся мыс Платен, но ненадолго. Крепким восточным ветром принесло туман, и мыс и острова скрылись из виду.

20 часов. «Красин» шел с некоторым напряжением по километровому ледяному полю мощностью 40—50 см.

20 часов 50 минут. Преодолевали мелкобитый лед с отдельными крупными торосами. Слева (т. е. с севера) виднелись многочисленные поля с высокими, до 5 м, торосами.



Мыс Платен на северном берегу Северо-Восточной Земли. Снимок сделан после ухода от тяжелых льдов.

Наконец в 21 час 40 минут мы встретили большое поле, не менее 1 кв. км, толщина льда в котором достигала 1,5 м. Три раза мы били его с полного хода, и каждый раз лед подавался всего на несколько метров. Пришлось обходить его справа по крупнобитому льду.

Победа нам досталась нелегко. Вскоре мы вынуждены были снова остановить машину -- ослабили соединительные винты гребного вала. Постепенно туман рассеялся и стали видны острова справа. За последнюю вахту пройдено было 6 миль, причем за время стоянки, в течение часа с лишним, ледокол отнесло на одну милю на восток, т. е. в обратном направлении.

В конце этого дня я записал в своем дневнике: «Продвижение ледокола — тяжелая, упорная и кропотливая работа. Боюсь одного, как бы машины не сдали. От В. Ю. Визе получил радиogramму: „Вероятное место Бабушкина первое двтч бухта Виктория острова Карла второе двтч льду между параллелями 78 градусов 30 минут 77 градусов и меридианами 27 и 25 тчк Малыгин зажат шести милях востоку северной оконечности Надежды“».

В кают-компании и в кубрике было вывешено следующее:

БЮЛЛЕТЕНЬ № 8

Вокруг поисков Амундсена

Из доклада старшего лейтенанта Торнберга кораблю «Квест» (3/VII, 4 часа 52 минуты).

Два итальянских самолета решили лететь в Кингсбей, чтобы там до начала новых разведывательных полетов произвести переборку моторов.

По всей вероятности, они не хотят вместе с нами производить разведку в восточном направлении (поиски Амундсена и группы, исчезнувшей с дирижаблем). Прошу директив для шведского самолета «Упланда». Финский самолет изъявляет готовность работать с нами при условии, что возможно будет расквартировать их трех человек на корабле. Финны предлагают подойти к «Браганце», как только она вернется в Кингсбей. Прошу инструкции и сообщения, когда «Таня» прибудет в Хинлопен.

«Таня» прибыла в Адвентбей. Производит монтировку моторов и поплавок.

Вести о Лундборге

Лундборг сообщает, что условия спуска для «Упланда» имеются.

Путь «Красина»

Всего «Красин» прошел:

от Ленинграда до Бергена	1303 мили
от Бергена до Андеснес Фаер	651 милю
от Андеснеса (места выхода из норвежских шхер в море) до меридиана Фипс (одного из Семи Островов)	
в 0 часов 3 июля	816 миль
с 0 часов до 12 часов 3 июля	15 миль

Всего 2785 миль

(Сведения сообщены третьим помощником капитана ледокола «Красин» Ю. К. Петровым.)

Мы приближаемся к цели

К 16 часам 3 июля расстояние между «Красным» и лагерем бывших спутников Нобиле выражалось в 70 милях. К 18 часам сегодня же мы имеем сведения, что лагерь благодаря ветрам и течению приблизился к ледоколу на 6 миль. Таким образом, до нашей ближайшей цели остается 67 миль, так как течением ледокол был немного отнесен назад.

3 июля 1928 г.

Ледокол «Красин»

Весь день 3 июля продолжалась борьба со льдом. Сначала шел крупнобитый лед мощностью до 2 м. Приходилось долбить всеми машинами с полного хода. Полыньи попадались все реже. Только однажды мы встретили полынью размерами 20×30 м. Она представляла исключение. Обычно же они равнялись всего нескольким квадратным метрам, по все же мы двигались вперед, хотя и с огромным напряжением. Попадался такой тяжелый лед, что мы теряли надежду преодолеть его. Оставалось одно: пока есть возможность, долбить, долбить эту преграду. Все-таки за первую вахту мы прошли по курсу 7,3 мили.

Температура воздуха достигла в 11 часов —2,9°. Пошел густой снег. Острова скрылись за белой пеленой. Видимость не больше 400 м.

За вторую вахту (4—8 часов) прошли только 5 миль. Нам неизвестен был дрейф в этом районе, однако мы полагали, что нас немного относило к западу. Мы считали, что находимся на меридиане мыса Платен, когда же рассеялся туман и нам удалось определиться, то оказалось, что мы в 7 милях на западе от него.

Восточным и северо-восточным ветром лед сильно сжало. Характерно, что для сжатия или разрежения льда вовсе не требовался кренкий ветер, просто он должен быть определенных румбов и держаться более или менее продолжительно.

Мы уже не придерживались генерального курса, выбирали более слабые места во льду, значительно отклоняясь, таким образом, от курса в обе стороны.

В 11 часов 30 минут заметили впереди себя небольшую полынью, стали к ней пробиваться и за полчаса прошли на половину длины корпуса ледокола, а в общем за третью вахту мы продвинулись всего на 1,5 мили.

При вступлении на вахту помощника капитана А. Д. Брейнкопфа была замечена необычная вибрация корпуса ледокола, которая бывает при потере лопасти гребного винта. Выяснилось, что потеряна лопасть левого винта.

Это перадостное открытие было тем более неприятно, что лед становился все тяжелее и тяжелее.

В 17 часов стали встречаться крупнобитые торосы, в которых «Красин» с трудом, но все же пробивал себе дорогу.

Главным препятствием движению служили торосы; они были так крепки, лед в них настолько плотно смерзся, что ледоколу приходилось бить с полного хода, пока наконец торос не раскалывался.

Когда ледокол ударял своим скошенным форштевнем о льдину, он легко резал подводную часть, но потом натывался или на нагроможденные смерзшиеся части торосов, или же на плотный снежный покров, который служил серьезным препятствием. Именно он оказывал сильное противодействие. Мне рассказывал капитан Эгги, что даже в Финском заливе, где лед менее соленый и, конечно, меньшей мощности, снег, покрывающий его, всегда служит большим препятствием для продвижения вперед.

С часами в руках я сделал попытку определить продолжительность и количество наших переменных ходов при форсировании льда. Оказалось, что в течение одного часа дано было 16 ходов назад и 15 ходов вперед. Движение назад продолжалось в среднем до 2 минут. Ход вперед занимал от 1 минуты 10 секунд до 1 минуты 20 секунд, причем при перемене хода корабль оставался 20—30 секунд в неподвижном состоянии. В результате из 60 минут только 20 минут было употреблено на движение вперед. За этот час упорной работы мы продвинулись только на 400 м, т. е. всего на четыре корпуса корабля.

Так как необычная вибрация во время хода продолжалась, я приказал в 20 часов 30 минут остановить машины и осмотреть со шлюпки гребные винты.

Выбрав время, когда за кормой несколько разрядилась ледяная каша, мы спустили шлюпку на воду. Вместе с первым помощником Пономаревым и старшим механиком Ершовым я сошел в шлюпку.

Хотя осадка корабля по корме была 27,5 фута и гребные винты были на глубине 4—5 футов, мы, защитив воду от солнечных лучей брезентом, смогли разглядеть лопасти, в особенности те из них, которые торчали кверху. Со шлюпки мы давали распоряжение о повороте вала и последовательно осмотрели каждую из четырех лопастей гребного винта левой машины.

В результате полуторачасового осмотра выяснилось, что у гребного винта левой машины сломана одна лопасть, но сам

фланец вместе с крепильными шпильками оказался в целости. В то время еще не было обнаружено дефектов на других винтах.

Эта авария не способствовала хорошему настроению на корабле. Наступали тяжелые дни, когда больше всего требовалось спокойствия и выдержки.

Полученная при таких обстоятельствах телеграмма с «Читта ди Милано» не представляла для нас особого интереса:

Положение палатки в настоящий момент 80 градусов 26 минут северной широты 26 градусов 06 минут восточной долготы стоп Ввиду неправильности расположения на картах острова Фойи пеленг на него с палатки 277 градусов

Читта ди Милано.

Такие точные координаты группы были бы для нас важны, если бы мы были от нее в расстоянии нескольких миль. А теперь? Мы лишились лопасти винта, были зажаты во льду и за последнюю вахту продвинулись вперед на полкорпуса корабля.

В нашей работе наступил перелом.

По обыкновению я собрал совещание, на котором присутствовали Орас, Чухновский, капитан Эгги, механик Ершов и секретарь экспедиции Иванов. Нам не пришлось долго обсуждать положение дел. Мое предложение о временной остановке до разрежения льда было принято единогласно. Решение гласило: «Констатируя большую мощность ледяных торосов, совещание считает необходимым временно, до более благоприятного состояния льдов, остановить „Красин“».

Менять лопасть во время стоянки во льду было совершенно невозможно. Я не мог взять на себя ответственность за водолазные работы: лед у кормы мог сжаться каждый момент, и наши водолазы Дмитриев и Желудев могли навек остаться подо льдом.

В 23 часа 20 минут была послана соответствующая радиограмма в Москву:

Осоавиахим

Тяжелый торосистый лед не дает возможности идти вперед тчк Северным ветром лед сильно сжался тчк Туман рассеялся определялись по пеленгам на остров Росс и мыс Платен тчк Последнее предположение продвижению вперед оказалось ошибочным тчк Временно остановили машины ожидания разрежения льда тчк Обнаружилось что одна из четырех лопастей левого бортового винта обломана по видимому этой ночью тчк Придется осторожнее работать левой машиной во льду ибо сейчас невоз-

можно переменить лопасть тчк Место корабля 0 часов четвертого широта 80 градусов 50 минут долгота 12 градусов 12 минут тчк За последнюю вахту продвинулись на полкорпуса корабля

Самойлович.

Я был убежден, что природа будет работать на нас. Ведь полярное лето только вступало в свои права, и не подлежало сомнению, что если не через день, то через несколько дней наступит улучшение. Конечно, положение группы Вильери на льду было тяжелое, и мы стремились сделать все от нас зависящее, чтобы скорее к ним подойти. Но при создавшихся условиях во имя успеха всего дела недопустимы были ни спешка, ни излишний риск.

Итак, в 20 часов 30 минут 3 июля мы вынуждены были остановить наши машины.

Как только приняли решение вы ж и д а т ь, сейчас же rozdali лыжи, и наши матросы с радостью бросились на лед. Всем хотелось немного поразмяться. Корабль наш был велик, но все же места для движения было недостаточно.

Я с удовольствием заметил, как ловко многие из наших ребят пошли на лыжах. «Кто знает, — думалось мне, — быть может, придется пройти не один десяток километров по льду». При большом составе команды непременно надо было урегулировать спуск на лед. В связи с этим мною был издан приказ, по которому спуск людей на ледяные поля и хождение на лыжах доускались каждый раз только с особого разрешения П. Ю. Ораса, что было очень важно для учета людей, находившихся на льду.

С ночи задул северный ветер, который еще сильнее сжал ледяные поля, и перед нами стал вопрос, не пора ли привести самолет в летную готовность. Б. Г. Чухновский находил, что такой момент настал, и считал наиболее целесообразным возвращение назад, с тем чтобы где-либо у северного берега Северо-Восточной Земли, т. е. примерно в том месте, где мы были 2 июля, найти береговой припай. На этом припайе он предлагал организовать авиабазу и начать с нее полеты. Если бы на обратном пути было обнаружено ледяное поле, пригодное для старта, мог оказаться возможным и другой вариант. В случае поломки такого поля летчики стали бы искать место для посадки в Виргобее или Кингсбее.

Не зная, однако, как обстоят дела в других спасательных экспедициях и не желая вместе с тем брать на себя ответственность за принятие того или иного решения, мы послали Комитету в Москву обширную телеграмму. В этой телеграмме, подробно изложив наши соображения, мы просили инструкции, ибо считали,

что Комитету, имеющему подробные сведения о деятельности других экспедиций, легче дать соответствующие указания.

Вместе с тем я запросил «Чита ди Милано» о возможности посадки в Виргобее и Кингсбее, а также попросил осведомить нас об общем положении дел в спасательных экспедициях.



Мыс Нордкап на о. Чермсайд.

Про себя, однако, я решил, что ни в коем случае не пойду обратно. Нужно сказать, что и капитан, и Орас были полностью согласны со мной — слишком дорогой ценой нам досталось это место, чтобы хотя бы на один километр отступить назад, тем более что позади нас лед плотно сомкнулся. Я твердо сказал себе: «Для нас возможно только движение вперед».

Пока мы спокойно, дружно и деловито обсуждали наши планы, пришла радостная телеграмма с «Малыгина»:

Самолет вернулся не достигнув острова Карла тчк Целый ряд вынужденных посадок непогоды тчк Все живы невредимы Визе.

Это долгожданное сообщение вызвало всеобщее ликование.

— Ну, и молодец же Бабушкин, — говорили в команде. — Пять дней пропал и все же невредимым вернулся — замечательный летчик! Я тоже не могу не преклониться перед этим отважным и опытным пилотом.

Какую же работу проделали на «Малыгине» за это время?

Только 16 июня, когда «Малыгин» вышел из живописного Кольского залива в открытое море, начался настоящий поход. «Малыгин» спокойно, регулярным 10-узловым ходом прокладывал путь к северу. Днем 18 июня темно-серое небо просветлело на горизонте и температура воды начала падать. «Малыгин» приближался ко льдам. Вскоре после полуночи на $75^{\circ}54'$ с. ш. и на $29^{\circ}0'$ в. д. «Малыгин» приблизился к кромке льда и уверенно вошел в него. Первые два часа корабль делал по 5 миль, но затем с каждым часом его ход замедлялся. «Малыгин» с трудом продвигался разводящими между большими ледяными полями, сжатыми господствовавшими здесь восточными ветрами. Разбивая время от времени перемычки, корабль к вечеру 18 июня достиг широты $76^{\circ}37'$ и долготы $23^{\circ}14'$. На горизонте с западной стороны можно было различить очертания угрюмого о. Надежды. Здесь льды сжались еще плотнее, и «Малыгин» не мог дальше продолжать свой путь. Однако 19 июня «Малыгину» при крайнем напряжении удалось еще на несколько миль продвинуться к северу. На следующий день он прошел еще одну милю к северу и окончательно был затерт на $76^{\circ}48'$ с. ш. $27^{\circ}10'$ в. д.

Начальник экспедиции В. Ю. Визе писал: «У нас не было надежды на скорое улучшение состояния льдов. На ледяных полях даже еще отсутствовали озерки пресной воды — эти первые признаки наступающего арктического лета. Ледовый ландшафт, который окружал «Малыгина», имел настоящий весенний (а по обычному представлению — настоящий зимний) вид.

Температура воздуха ночью регулярно падала ниже 0° , а днем доходила до $2-3^{\circ}$. К тому же метеоролог ни за что не хотел предсказывать нам западный ветер, который мог бы разредить льды у Восточного Свальбарда. И восточные ветры действительно дули с таким же упорством, с каким их предсказывали».

Не имея надежды в ближайшее время пройти на «Малыгине» на север, решено было начать летную кампанию. Однако от места группы Нобиле «Малыгина» отделяло расстояние в 400 миль. Между тем имевшийся в распоряжении летной группы самолет Ю-13 мог продержаться в воздухе самое большее 8 часов, т. е. покрыть расстояние в 800 миль, чего, конечно, было недостаточно.

если принять во внимание необходимость разведки на конечных пунктах. Единственным решением этой весьма трудной задачи была организация промежуточной базы на Земле Короля Карла.

После того как самолет был спущен на лед и собран, М. С. Бабушкин совершил несколько пробных полетов. В первом полете принимал участие гидролог экспедиции М. А. Лорис-Меликов. Во втором полете, продолжавшемся 2 часа 30 минут, принял участие А. М. Лавров. Во время этого полета удалось долететь до 78 параллели и произвести разведку ледяного покрова. Оказалось, что вблизи «Малыгина», на расстоянии 25 миль, были невзломанные поля одногодного льда, достигавшие по площади 100 кв. м, но далее льдины были меньше по своим размерам и большие пространства занимал крупнобитый лед. Самолет вовремя вернулся к «Малыгину»: через несколько минут спустился густой туман. Самолет погрузили на корабль и попытались пробиться к северу, к более разреженному льду. Но эта попытка была безуспешной, так как форсировать лед оказалось совершенно невозможно. Самолет снова выгрузили на лед.

24 июня в 0 часов 25 минут, когда установилась ясная и тихая погода, М. С. Бабушкин с бортмехаником Ф. И. Грошевым и кинооператором И. А. Валлентеем вылетел к Земле Короля Карла, долетев благополучно до самого западного из островов Карла, самолет приземлился на береговом прибрежном мысе Альтмана. Здесь было оставлено 5 бидонов бензина, по 20 л каждый. Несколько медведей появились около самолета и с любопытством его рассматривали. Вследствие того что лыжи самолета примерзали ко льду, старт самолета был связан с большими трудностями. Не долетев до «Малыгина» 40—50 км, летчикам из-за густого тумана пришлось спуститься и провести на ледяном поле около суток. Лишь в 3 часа 25 июня самолет благополучно возвратился к «Малыгину».

27 июня на самолете был установлен новый мотор для дальнего перелета к Фойну, однако густой туман мешал полету. Лишь 29 июня после нескольких пробных полетов оказалось возможным приступить к осуществлению основного задания — полету на помощь потерпевшим бедствие. В 21 час 20 минут самолет с Бабушкиным, бортмехаником Грошевым и радистом Фоминых оторвался от ледяного поля и исчез на долгие пять дней, полных тревожного ожидания. Без преувеличения можно сказать, что весь мир с тревогой следил за судьбой смелых летчиков. Начиная со 2 июля в районе, где находился «Малыгин», разразился сильнейший шторм. Ледяные поля вместе с кораблем стали дрейфовать

по направлению к о. Надежды. Из-за тумана нельзя было разобрат, насколько близко «Малыгина» отнесло к острову, но падение глубин стало угрожающим: с 60—70 саженей глубина упала до 27 саженей. Когда туман рассеялся, то оказалось, что «Малыгин» находится в 1,5 мили от острова. Еще несколько часов — и катастрофа была бы неизбежна, но, по счастью, льды несколько разрезились и «Малыгин» отошел от острова на 6 миль. Однако льды снова зажали корабль, и ему угрожало столкновение с двумя огромными айсбергами. Но случилось так, что «Малыгина» проталило как раз между этими двумя айсбергами и все обошлось благополучно.

Утром 4 июля «Малыгин» оказался у южной оконечности о. Надежды. Все члены экспедиции напряженно всматривались в ледяные поля и пасмурное небо. Никто не хотел верить, что с Бабушкиным случилось несчастье. И действительно, в 10 часов 30 минут послышался шум мотора и самолет, окружившись над «Малыгиным», легко снизился на ледяное поле.

Вот что рассказывает этот замечательный летчик в своих воспоминаниях:

«Я вылетел 29 июня при очень низких облаках, высоту которых я оценивал в 100 м. Вернее, это был туман. Таким образом, пришлось лететь над самым льдом на высоте всего около 50 м. Туман все время прижимал нас ко льдам, и уже через полчаса полета из-за этого мы вынуждены были выбрать антенну, чем и объясняется прекращение радиосвязи между самолетом и «Малыгиным». Потеряв всякую ориентировку, я в тумане спустился на льдину приблизительно в 120 км к северу от «Малыгина». Решили все же сделать попытку пробиться к «Малыгину», хотя я и признавал, что она едва ли окончится успешно. Проплутав около часа в тумане, вынуждены были сесть на первую попавшуюся льдину. Здесь, на этой льдине, нам пришлось просидеть трое суток. Едва мы сели, как начался шторм. Продовольствия у нас было немного, поэтому мы очень обрадовались визиту медведя, которого я застрелил. Подходили и другие медведи, но, так как запас мяса у нас был теперь достаточный, мы не стали их убивать, а отпугивали ракетами.

Во время дежурства Грошева пошел густой мокрый снег и начало ломать лед. Меня тотчас же разбудили, мы завели мотор и подружили на более крепкое место льдины. Мы пережили жуткие минуты: часами сидя в кабине, мы тщетно пытались заснуть или же начинали снова осматривать мотор, ибо пока он у нас работал, была хоть какая-то надежда на спасение.

На четвертые сутки шторм стал утихать и погода прояснилась. Мы поднялись в воздух и пошли в район предполагаемого нахождения «Малыгина». Но его там уже не было. Обследовав весь район, мы с целью экономии бензина сели на небольшую льдину с проталинами.

На следующее утро я увидел, что самолет находится на весьма тонкой льдине с большими лужами воды. Эта сильно разъеденная льдина была, вероятно, весеннего происхождения. До сих пор непонятно, как я смог при очень плохой видимости опуститься на нее и не утопить вместе с самолетом. Радист Фоминных, вышедший из кабины на лед, моментально провалился. Бледного, дрожащего от холода, мы его едва вытащили. Переодеться ему было не во что, и он до самого возвращения на «Малыгин» просидел в кабине мокрый. Мне ясно вспоминаются его слова: «Если мы сегодня не найдем ледокола, мне, наверное, придется остаться здесь».

Расчистив полосу для взлета, мы взяли старт и полетели. Первым заметил в бинокль ледокол, который в то время казался еще едва заметной точкой, бортмеханик Грошев. К его открытию я отнесся, однако, весьма скептически, заявив, что «Малыгин» в этом месте навряд ли может находиться, так как у острова должны быть камни. Но вскоре я увидел в бинокль нашего «Малыгина». Я крикнул об этом дрожащему от холода Фоминных, который от радости стал кричать «Ура!» и плясать в кабине. Через 1 час 40 минут после старта со льдины мы сидели в теплой кают-компании ледокола в кругу близких и дорогих нам товарищей».

От Нобиле получена была поздравительная телеграмма с деликатным советом не летать в одиночку на большие расстояния:

Прошу передать Бабушкину мои сердечные поздравления стоп Могу ли высказать свое мнение что для полетов Арктике далеко от базы лучше лететь не в одиночку т.к. Паилучшие пожелания

Нобиле.

Через два часа получили радиogramму в ответ на мою просьбу осветить общее положение спасательных действий:

Общее положение следующее двч итальянские большие гидропланы заняты сменой моторов прибывших только сегодня стоп Шведский самолет с небольшим аппаратом Мот имеет намерение взять людей группы стоп Пароход Браганца зафрахтованный нами предполагает выйти с финским самолетом из Кингсбея через два дня стоп Имеет целью поиски у Нордкапа или

Кап Платена вдоль побережья или поиски группы с оболочкой дирижабля стоп Сообщаем вам что наибольший интерес представляет установление судьбы группы дирижабля, которая могла быть отнесена на 10 тире 30 миль востоку от последнего места лагеря

Читта ди Милано.

На лед завезены были ледяные якоря, и мы все время стояли в шестичасовой готовности.

Стоял легкий NNW, который сменялся полным безветрием; нас слегка дрейфовало на SE и SSE.

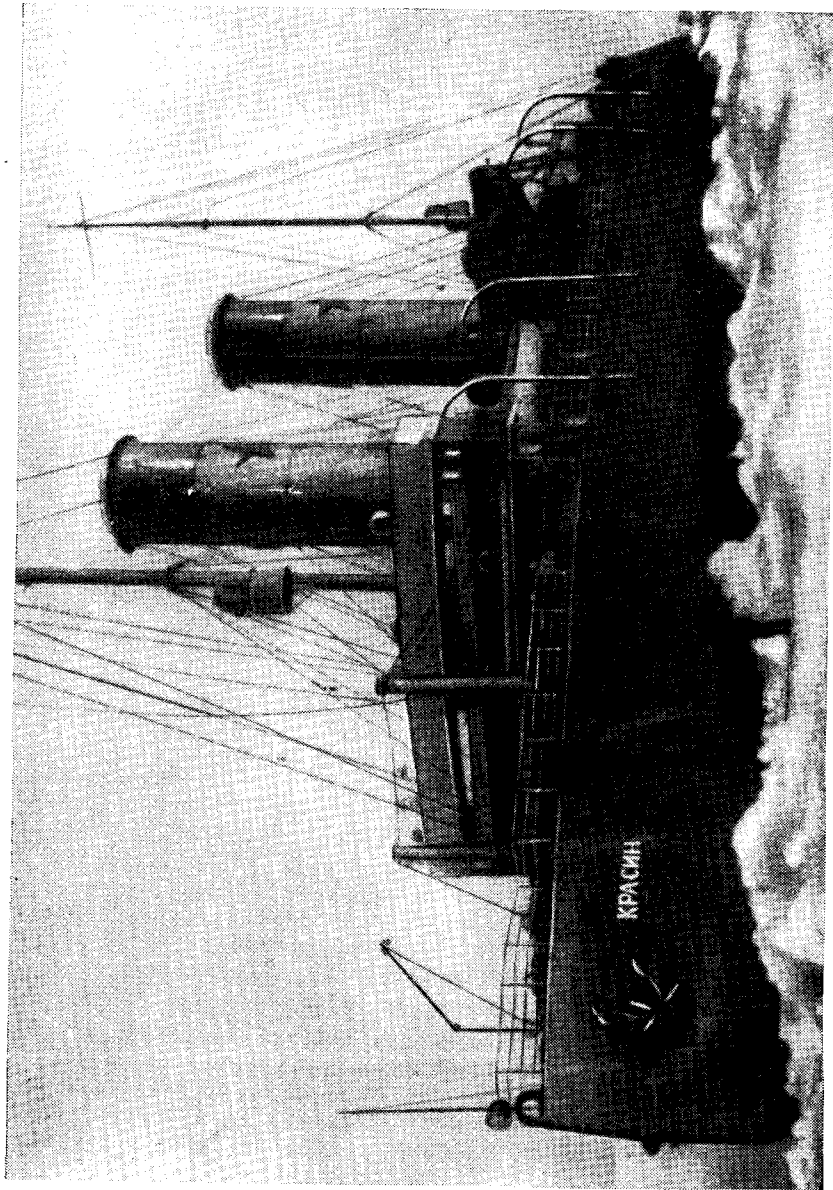
Воспользовавшись свободными часами, я сделал продолжительную экскурсию для осмотра льда.

Ледяное поле, у которого мы находились, состояло из плотного льда зеленовато-бирюзового цвета мощностью до 4,5 м.

На поверхности он был покрыт зернистым снегом толщиной 80 см. Обширные поля вокруг корабля сменялись нагромождением торосов, высота которых над уровнем плоского ледяного поля достигала 1,5—3 м, а отдельные торосы доходили до 5 м. Между торосами почти не встречались разводья, лишь талая вода заполняла свободное пространство между ними. Такие лунки, заполненные снеговой водой, достигали глубины 1 м. Кроме того, на ледяных полях встречались небольшие проталины с водой, озерки в 2—3 м в диаметре и глубиной до 80 см. С торосов свисали очень эффектные ледяные сталактиты, которые ярко блестели на солнце. Все озерки были затянута ледяной коркой в 1 мм толщиной.

Без лыж ходить было крайне трудно, ибо рыхлый снег на поверхности льда не выдерживал тяжести человека, и когда я снял лыжи и попытался пройти без них, то начал проваливаться по колено или по пояс.

Я думал о группе Мальмгрена, которая должна была совершать свой поход, перебираясь через такой лед. Какое трудное это было предприятие! Я провел небольшой опыт: с часами в руках определил время, в течение которого я продвигался по плоскому льду. Оказалось, что налегке, будучи совершенно неутомленным, по рыхлой поверхности ледяного поля можно было пройти, не останавливаясь, не больше 2—2,3 км в час. Если же принять во внимание, что Мальмгрена и его спутникам надо было обходить торосы, полыньи, нести груз, а также если учесть усталость, то, очевидно, в час они могли продвинуться всего на одну, две сотни метров. Да, судьба группы Мальмгрена возбуждала серьезное беспокойство.



Ледокол «Красин» в тяжелом паковом льду. 5/VII. 80°54' с. ш., 22°34' в. д.

Вечером состоялся небольшой концерт в кают-компании. Падубная и машинная команды выделили оркестр балалаечников и мандолинистов, которые очень недурно сыгрались. Приятно и вместе с тем необычно было слышать народные русские песни на 80°30' с. ш. «Светит месяц», «Вниз по матушке по Волге», «Стенька Разин» исполнялись хорошими голосами, и наши иностранные гости, доцент Хуль и журналист Джудичи, с интересом слушали игру и пенне наших ребят и искренно их хвалили.

Мы жили своим особым миром, своими радостями, заботами и тревогой, но, когда я сидел за стол в своей большой каюте с книжными шкафами, мягкими креслами и цветами, преподнесенными еще в Ленинграде, у меня совершенно исчезало ощущение, что мы в походе; будто мы и не находимся за 80-й параллелью, будто «Красин» не стоит затертый льдами среди полярной пустыни, в хаосе нагроможденных ледяных торосов. Вместе с тем странно было думать, что каждая миля нашего пути и каждый час нашей стоянки отмечались прессой всего мира. Мы знали, что за нами следили с лихорадочным вниманием, но, как это ни странно, к этому мы были совершенно равнодушны. Жизнь на корабле во всей ее простоте и вместе с тем сложности не оставляла времени задумываться о других, внешних сторонах нашего похода. Да и вообще все, что не касалось непосредственно наших задач, не возбуждало интереса.

На упорной, настойчивой борьбе со стихией сосредоточивались все наши помыслы. Вокруг угрюмые скалы Семи Островов, обрывистых и мрачных, огромные торосы, покрытые девственной леденой снега и до самого горизонта, сколько можно охватить глазом, ледяные поля, освещенные ярким, но негреющим солнцем. Эти холодные оковы мы должны разбить, искромсать и проложить себе дорогу к небольшой кучке людей, которая в течение многих дней упорно выстукивает озябшими руками: «Спасите наши души... Спасите наши души... SOS... SOS...»

Может быть, настанет и наш час. Тогда наш комфортабельный корабль мы будем принуждены поменять на холодные палатки и спальные мешки, а 10 000 л. с. паровых машин будут заменены нашими силами; уют и спокойствие исчезнут, настанут дни лишения и большого физического напряжения. Мы готовы были ко всему, но надо было добиваться другого — надо закончить начатое дело и спасти людей от гибели.

Как бы в ответ на мои мысли прибывшие с экскурсии летчики радостно сообщили, что впереди корабля они нашли вполне подходящее поле для старта самолета.

— Прекрасное поле, — говорил Шелагин, — и совсем недалеко, всего в 2—3 километрах от нас.

5 июля стоял чудесный день, ясный и солнечный, лед ослепительно сверкал, приходилось все время ходить в темных очках. Мне это было не совсем удобно, так как на свои каждодневные очки я вынужден был напяливать вторую пару. Правда, последние, купленные в Норвегии, были удобны: мои очки хорошо в них помещались. Все же я обрадовался, когда позже эти стекла можно было сбросить и снова увидеть окружающее в естественных красках.

Благодаря ясной погоде была хорошая видимость. Впереди очень резко вырисовывался о. Карла XII, правее него маячил о. Брок. Первый остров темной скалой выделялся на горизонте, а о. Брок тянулся узкой серой полосой на юго-восток от него. Хорошо были видны также Семь Островов, мыс Платен, мыс Ловена, мыс Брюн. Наши вахтенные с увлечением брали пеленги; выяснилось, что в зависимости от ветров и течений мы дрейфовали в разных направлениях, без какой-либо закономерности. За этот день нас отнесло к*осту на полмили.

Помощник капитана Легздин отметил в вахтенном журнале: «Место ледокола: широта 80 градусов 40 минут сев., долгота 22 градуса 34 минуты вост. Взяты пеленги по главному компасу следующих островов: северо-восточный мыс, мыс Платен, восточный мыс о. Мартенс и середина о. Литл Тэбл. Взят пеленг о. Карла XII и нанесено местонахождение этого острова на карту. Если признать, что острова, по которым получено место ледокола, нанесены на карту правильно, тогда о. Карла XII должен быть указан на 5,2 мили южнее, чем на английской карте № 2751, изд. 1913 г. Что же касается мыса Платен, то указание английской лоции, что он нанесен на 4 мили севернее, подтвердилось взятыми пеленгами при проходе ледокола между Семью Островами и Нордкапом. Вышеозначенная ошибка с мысом Платен принята была во внимание при определении направления на о. Карла XII».

Наши водолазы стали готовиться к спуску под воду для осмотра повреждений. Мы едва не потеряли при этом шлюпку под кормой. На первый взгляд казалось, что лед, в котором был зажат «Красин», сохранял прежнее положение, однако мы убедились, что только что началась подвижка льда. Внезапно корму корабля сдавило льдом, шлюпку, спущенную на воду, поджало под корму, и она стала скрываться под водой, но ее вовремя успели вытащить, и, по счастью, она несколько не пострадала.

Сегодня шведское радио передало странное сообщение: «Сотни рыболовных судов видели около Медвежьего острова самолет «Латан». Мало правдоподобного было в этом сообщении, однако так хотелось, чтобы оно было правдой.

Далее сообщалось, что шведская группа самолетов имела намерение создать базу около о. Эсмарка, в 9 милях от группы Вильери. Шведский самолет «Мот» предполагал спасти группу.

В тот же день норвежское судно «Весликари» вышло к Медвежьему острову.

Мы узнали также, что французский крейсер «Страсбург» вышел для обследования кромки льда между Свальбардом и Гренландией с целью поисков Руала Амундсена, французского летчика Гильбо и их спутников.

В то же время от В. Ю. Визе поступил запрос, имеется ли у нас чистый брезент для самолета, а также просьба сообщить место группы Вильери. Как мы впоследствии узнали, Бабушкин снова готовился к дальнему полету с тем, чтобы затем перелететь к «Красину».

Температура воздуха доходила в этот день до +4,5° С.

6 июля, пока готовились машины для перехода к ледяному аэродрому, летчики все время работали над приведением самолета в летное состояние.

С двух часов наблюдалось интересное явление: ложное солнце и околосолнечный круг. Сначала над солнцем появился большой круг радуги с центром в зените, потом стали вырисовываться отрезки дуги радуги такого же радиуса слева и справа от солнца, причем на правой дуге через 27 минут обозначилось ложное солнце такой же величины, как и настоящее. Цвета радуги верхнего круга, расположенного эксцентрически по отношению к кругу, центром которого служило солнце, располагались в обратном порядке. Так, в нижнем круге оранжевый цвет был наружным, зеленый — внутренним, а в верхнем оранжевый был внутренним, зеленый — наружным. Через час круги стали исчезать, осталась лишь дуга с ложным солнцем справа, которое через час также исчезло. Все это явление продолжалось свыше двух часов.

В ответ на запрос мы получили радиограмму от итальянской базы:

8 часов 50 минут 6 июля

Посадка на лыжах Виргобее невозможна стоп Она возможна Мурчисонбее где находится база шведской экспедиции стоп Посадка на поплавах возможна везде Вирго и Кингсбее стоп Врай-оне группы у Ли Смита лед разломан со многими обломками

стоп Вблизи группы имеется поле для посадки покрытое снегом состояние которого ухудшается днем во время таяния и становится лучше ночью стоп Посадка возможна ночью только для небольших аэропланов на лыжах

Читта ди Милано.

На корабле обнаружилась новая неисправность, которая крайне встревожила наших механиков. Из машинного отделения дали знать, что в румпельном отделении с правого борта у рулевого привода сломан ограничитель и изогнут пилерс. Румпельное отделение на «Красине» — это сложная установка, расположенная глубоко в корме и управляемая со штурвального помещения на капитанском мостике. Сам румпель, представляющий стальную штангу, своим кошом ходит по особой чугунной дуге, заканчивающейся у левого и правого бортов чугунными ограничителями, препятствующими движению румпеля в конечных точках. Поломка ограничителя еще не представляла особой опасности, но после перехода на новое место водолазам следует осмотреть самое перо руля. Механики оточили новые болты и очень удачно закрепили ограничитель.

Летчики всю ночь работали у самолета — устанавливали его на лыжи.

К 8 часам машины были готовы, и в 8 часов 15 минут дали ход вперед. Хотя еще накануне наблюдалась некоторая подвижка льда, однако он продолжал оставаться густым и тяжелым; нам все время приходилось идти, форсируя лед с разбега. Иногда по 10—15 минут сидели на льдине, застревая на ней, и только путем перекачки воды в цистернах сходили с нее³². Очень сказывалось отсутствие лопасти на левом винте, не было уже прежней силы у левой бортовой машины, корабль все время имел тенденцию уклоняться влево от курса. Приходилось идти переменными ходами и курсами и делать до шести разбегов, чтобы продвинуться на полкорпуса корабля.

Только через четыре часа упорной работы мы подошли к выбранному нами полю, врезались в него и встали во льду на ледяные якоря, приняв наиболее удобное для спуска самолета положение.

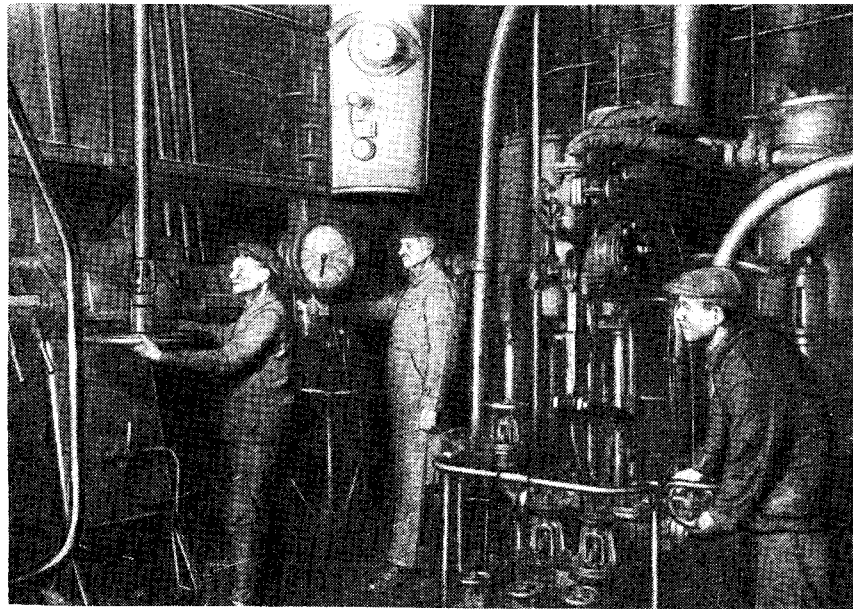
Путем нелегкого выяснилось, что наше место широта 80° 47' сев. и долгота 23° 07' вост. От нашей последней стоянки мы находились в 4,5 мили на восток. Между тем за 4 часа прошли не больше 1,5 мили; таким образом, за это время нас отнесло дрейфом по курсу на 3 мили.

Тем временем экспедиция на «Малыгине» также пробивалась вперед. Я получил от них радиogramму:

Место Малыгина шестого широта 77 градусов 52 минуты долгота 30 градусов 34 минуты тчк Идем разводьями среди многомильных полей зпт временами бьем

Визе.

Принимая во внимание предполагавшийся полет Бабушкина, я был крайне доволен, что «Малыгину» удалось дальше пройти по направлению к Ли-Смиту.



В машинном отделении ледокола «Красин» в момент форсирования тяжелых льдов.

Но положение «Красина», по-видимому, вызывало беспокойство на базе итальянской экспедиции. Была принята радиogramма от Нобиле:

Красин Самойловичу

*Прошу сообщить продвигаетесь ли вы вперед или нет тчк
Благодарю*

Нобиле.

В ответ я послал по радио:

За последние 24 часа мы продвинулись вперед на четыре с половиной мили стоп Наше место широта 80 градусов 47 минут долгота 23 градуса 08 минут стоп Стоим ледяного поля пригодного для полетов размером один квадратный километр

Самойлович.

Выяснилось, что во время перехода к ледяному аэродрому в румпельном отделении снова случилась авария. Сломался погон над левым заградителем; это было уже гораздо серьезнее, чем поломка самого ограничителя, ибо дугообразный погон, по которому ходит румпель, вылит из цельного куска чугуна и исправить его своими средствами было совершенно невозможно. Дорого нам обошелся, однако, переход в полторы мили.

Я не ошибусь, если скажу, что в течение этого перехода ледокол проделал труднейшую работу; мы несомненно рисковали кораблем, если принять во внимание аварию его и тяжелый полярный лед, в котором «Красину» пришлось пробиваться. Во всяком случае, все мы были очень рады, что подошли наконец к полю, откуда должны были начаться разведочные полеты.

Ледяное поле действительно оказалось прекрасным. Достаточно ровное для взлета оно имело площадь около 1 кв. км. Толщина льда колебалась от 2 до 3 м, но лед был покрыт снегом, который днем сильно подтаивал.

Глава восьмая

ВЫГРУЗКА САМОЛЕТА. — ПРЕДСТОЯЩИЕ ЗАДАЧИ. — ПЕРВЫЙ ПОЛЕТ ЧУХНОВСКОГО. — СЧАСТЛИВАЯ ПОСАДКА. — ГИДРОЛОГИЧЕСКИЕ РАБОТЫ СО ЛЬДА. — ВОДОЛАЗЫ. — ЭКСКУРСИЯ НА ЛЫЖАХ

Как только мы пришвартовались ко льду, палубная и машинная команды начали выгрузку бревен и досок для устройства помоста, по которому можно было бы спустить наш тяжелый самолет. Этими работами руководили Б. Г. Чухновский и летчик-наблюдатель А. Д. Алексеев. Продолжались они всю ночь с 6 на 7 июля.

Когда помост был сооружен, объявили аврал и всех участников экспедиции вызвали наверх для спуска самолета.

Доски ската смазали маслом и под руководством Чухновского самолет осторожно спустили на лед, а затем приступили к спуску крыльев и других частей. Одновременно на льду устраивали клеточки, чтобы было удобнее крепить плоскости самолета, и выгружали бензин. К 11 часам плоскости были прикреплены и бензин налит в баки.

Наша металлическая птица стояла на льду, широко раскинув свои могучие, немного приподнятые крылья, и производила впечатление своей величиной и мощностью. Самолет должен нам помочь определить дальнейший маршрут «Красина» и стать глазом экспедиции. Летая надо льдом, над морем, он мог оповещать нас, какие препятствия лежат на нашем пути и насколько они преодолимы.

Утром один из кочегаров убил тюленя на нашем аэродроме. К сожалению, я узнал об этом, когда уже была с него снята шкура, так что впоследствии нельзя было из него сделать чучело для музея. Тюлень был пудов на шесть весом.

Дежурный радист Бакулин принял шведское радио. Вот что сообщал очередной бюллетень.

БЮЛЛЕТЕНЬ № 12

Ледокол «Красин»

7 июля 1928 г.

Летчик Лундборг спасен

По сообщению капитана Торнберга, 6 июля поручик Шиберг спас на самолете капитана Лундборга.

Судьба второй группы с «Италии»

В четверг (6 июля) опубликован рапорт генерала Нобиле об аварии дирижабля «Италии». Нобиле сообщает, что через 20 минут после падения гондолы на горизонте к востоку образовался черный дым. В заключительной части рапорта говорится о том, что дирижабль сгорел и что ни один из людей второй группы не спасся.*

Воздушные разведки

Торнберг в четверг сбросил с гидросамолета первой группе продовольствие и другие предметы, а также произвел разведку над побережьем Северо-Восточной Земли и близлежащими островами.

«Упланд» произвел разведку западного, южного и восточного побережья Северо-Восточной Земли, а также сбросил группе продовольствие.

* Тогда второй группой назывались те, кто был отнесен на дирижабле.

Луидборг был спасен, но на льдине оставалось еще пять человек и трое в группе Мальмгрена — восемь человек, требовавших нашей помощи.

Меня крайне удивило категорическое заявление в рапорте генерала Нобиле, что «дирижабль сгорел и что ни один из группы не спасся». Что же значила телеграмма «Читта ди Милано» «Красину» от 4 июля, т. е. за два дня до опубликования рапорта, которая буквально гласила: «Извещаю вас, что наибольшим интересом является установление судьбы группы, оставшейся с дирижаблем, которая может быть в 10—30 милях к востоку от последней стоянки».

Я не знал, чем можно было объяснить противоречие в этих двух документах: «Читта ди Милано» просил узнать о судьбе людей, которых Нобиле, находившийся на «Читта ди Милано», считал безусловно погибшими.

Закончив сборку самолета, летчики встали на лыжи и пошли осматривать поле. Они захватили с собой анилиновые краски желтого цвета и ими отмечали бугры и неудобные места на ледяном аэродроме. Получалось действительно очень заметно, но все же лучше окраску производить другим цветом, ибо сам лед имеет иногда желтоватый оттенок.

Затем приступили к опробованию моторов самолета. Правый мотор заработал сразу, левый же и средний пришлось много раз проворачивать, пока они начали действовать как следует — четко и регулярно.

О деятельности других экспедиций мы сегодня узнали из телеграммы «Читта ди Милано» коменданту Торнбергу на судне «Квест»:

Случае ваших полетов над островом Фойн просьба принять во внимание что быть может там или на острове Шиблера находится капитан Сора стоп Найдите возможность известить его что генерал Нобиле находится на борту что Сора должен вернуться обратно или ждать помощи там где они находятся стоп Извещение должно быть написано по немецки так как капитан Сора не понимает по английски стоп Быть может Сора вернется обратно Беверлисуни стоп Если возможно пусть лейтенант Сарко отправится туда конечному пункту южного берега Беверлисуна где он может получить инструкции от наших людей находящихся там

Как известно, мы впоследствии действительно обнаружили Сору на о. Фойн.

Пойти в воздух было невозможно из-за тумана, и в 0 часов 10 минут был сделан первый круг по льду.

Пропеллеры завертелись, загудели, воздух разрезал характерный шум, самолет покачнулся, рванулся, и началась рулежка. Сделав большой круг, самолет вернулся на прежнее место. Моторы работали безукоризненно.

Наступил день 8 июля, который был знаменательным для всех нас. Самолет первый раз пошел в воздух.

Ночью спустился густой туман, так что ни островов, ни берегов не стало видно. Видимость была всего 0,5—0,75 мили, температура ночью колебалась от 0 до 1° С.

Ледокол продолжал стоять в шестичасовой готовности у ледяного поля. Аэродром после большого оживления на нем совсем опустел: все, за исключением вахтенных, отдыхали после тяжелого аврала. Летчики совершенно измаялись: за двое суток они спали всего лишь несколько часов. Казалось, что сама природа решила дать нам возможность отдохнуть: вследствие густого тумана все равно нельзя было ничего предпринимать.

С утра температура повысилась до 2° С; хотя погода стояла пасмурная и берегов Северо-Восточной Земли все еще нельзя было разглядеть, однако видимость была уже 5—6 миль.

Перед полетами надо было на плоскостях изобразить две яркие красные звезды. Корреспондент «Красной звезды» Д. Южин с товарищем тщательно промыл керосином плоскости, нарисовал две звезды и выкрасил их в красный цвет. Самолет получил свое лицо. Эти самые звезды удивили через два дня весь мир.

Задачи, которые стояли тогда перед нами, я сформулировал в интервью, данном мной нашим журналистам и итальянскому корреспонденту: «Еще в Ленинграде при планировании двух экспедиций — на «Мальгине» и «Красине» — нам было ясно, что оба корабля могут встретиться в походе с большими препятствиями. Но для нас вместе с тем было очевидно, что «Красин» скорее достигнет мыса Ли-Смит, чем всякий другой корабль.

«Мальгин», по тоннажу и по силе машин, как известно, уступающий «Красину», был послан в восточном направлении. «Красин» же должен достигнуть группы Вильгери по западному маршруту, и вы все были свидетелями нашего быстрого продвижения, пока ветрами не прижало полярный лед к побережью и островам, что сделало наше продвижение вперед невозможным. Мы предвидели вероятность такой задержки и взяли с собой мощный самолет, который теперь должен сослужить свою службу экспедиции. Летная группа получает задание произвести детальную

разведку льда. Для этого она осуществит полет к восточному и южному побережью Северо-Восточной Земли и к проливу Хинлопен. В зависимости от результатов разведки наметится путь корабля. Если подвижка льда, которая заметна последнее время, будет продолжаться, в ближайшие дни мы пойдем вперед к группе Вильери. Если же ледовые условия будут оставаться неблагоприятными, мы должны быть готовы изменить свой план.

Если нельзя будет пробиться к северу от Северо-Восточной Земли, итальянцев нужно взять с юга, пройдя проливом Хинлопен. Протяжение этого пути 250—300 миль. Можно рассчитывать, что в проливе и к югу от Северо-Восточной Земли будет встречен годичный, проходимый для «Красина» лед. Сейчас у нас имеется запас угля в 1700 т, из них 1000 т нужно оставить на обратный путь. Принимая во внимание ежедневную потребность в 100—120 т, я надеюсь, что этого количества угля нам хватит, чтобы пройти к итальянцам. В случае же если на пути нашего следования встретится тяжелый лед, не исключается возможность возвращения к Западному Шпицбергену, в Адвентбей, для догрузки углем.

Мы прибыли в полярные воды ранней арктической весной, когда льды наименее доступны. Ни один корабль до нас не посещал этот район в это время года, поэтому — терпение и выдержка. С каждым часом условия должны улучшаться. Мы дали обещание сделать все, что может быть в силах человеческих, для спасения погибающих людей, и мы свое обещание во что бы то ни стало выполним».

Б. Г. Чухновский выдвинул идею организации авиабазы (после своего пробного полета) где-либо на береговом припае, поэтому я телеграфировал комитету в Москву:

После испытания моторов Чухновский совершит пробный полет частности присмотрит резервную базу на побережье т.к. Предполагается что второй полет совершит для ориентирования места группы Вильери также для выяснения ледовых условий дальнейшего похода.

Из Москвы я получил известие, что срок работы «Малыгина» истекает, и нам предписывалось принять самолет Бабушкина, собирающегося к нам вылететь.

Таким образом, экспедиция на «Красине» становилась центром всех спасательных работ в этом районе.

Как бы в подтверждение этой мысли в 16 часов 40 минут я получил радиограмму:

Большинство спасательных экспедиций в своей работе базируется на работе Красина стоп Читта ди Милано готовит посылке норвежское промысловое судно Браганца восточном направлении чтобы Браганца возможно ближе подошла группе Вильери стоп С Браганцы отправятся партии на санях и на ботах стоп Все это займет некоторое время стоп Является весьма трудным и даже невероятным приблизиться группе Вильери хотя бы расстоянии нескольких километров стоп Наши большие гидропланы могут вести только разведку и снабжать группу по большому трудом так как их базой служит отстоящий далеко Кингсбей стоп Что касается шведских экспедиций то я думаю что они будут заняты поисками группы Мальмгрена и быть может смогут снять со льдины одного раненого из группы Вильери

Читта ди Милано.

С утра решено было совершить пробный полет.

В 10 часов 15 минут пущен средний мотор, потом другие два. Моторы сразу же заработали.

Вся команда сошла на лед для подравнивания нескольких торов и засыпки ухабов.

Наши летчики уже сидели в кабине самолета. Чухновский и Страубе рядом, сзади выглядывало краснощекое лицо Алексева и маленькая фигура бортмеханика Шелагина. Другой механик Федотов оставался на льду.

Дан был газ — и винты с бешеной скоростью завертелись в воздухе. Страубе дал знак рукой, чтобы люди на льду освободили дорогу. Самолет покачнулся и медленно пополз вперед, переваливаясь с бугра на бугор, окунаясь лыжами в снег и оставляя широкий след. Вот еще быстрее завертелись винты, затем раздалось резкое гудение, самолет еще скорее пошел вперед, очень высоко подскочил на бугре, сильно зацепив лыжей за ледяную корку, и в какой-то неуловимый момент отделился ото льда. На фоне снега отчетливо были видны огромные плоскости и широкие лыжи, похожие на поджатые лапы первобытного животного.

Самолет набрал высоту по пологой параболе и стал делать большие круги над ледяным аэродромом. Стоял легкий туман, и самолет то скрывался в нем, то снова появлялся. Все участники экспедиции стояли на льду и, подняв головы, напряженно следили за полетом. Вдруг мы с величайшей тревогой заметили, что правая лыжа изменила свое горизонтальное положение и беспомощно повисла в воздухе. Это значило, что если она останется в таком же положении, то при посадке произойдет катастрофа. С поля

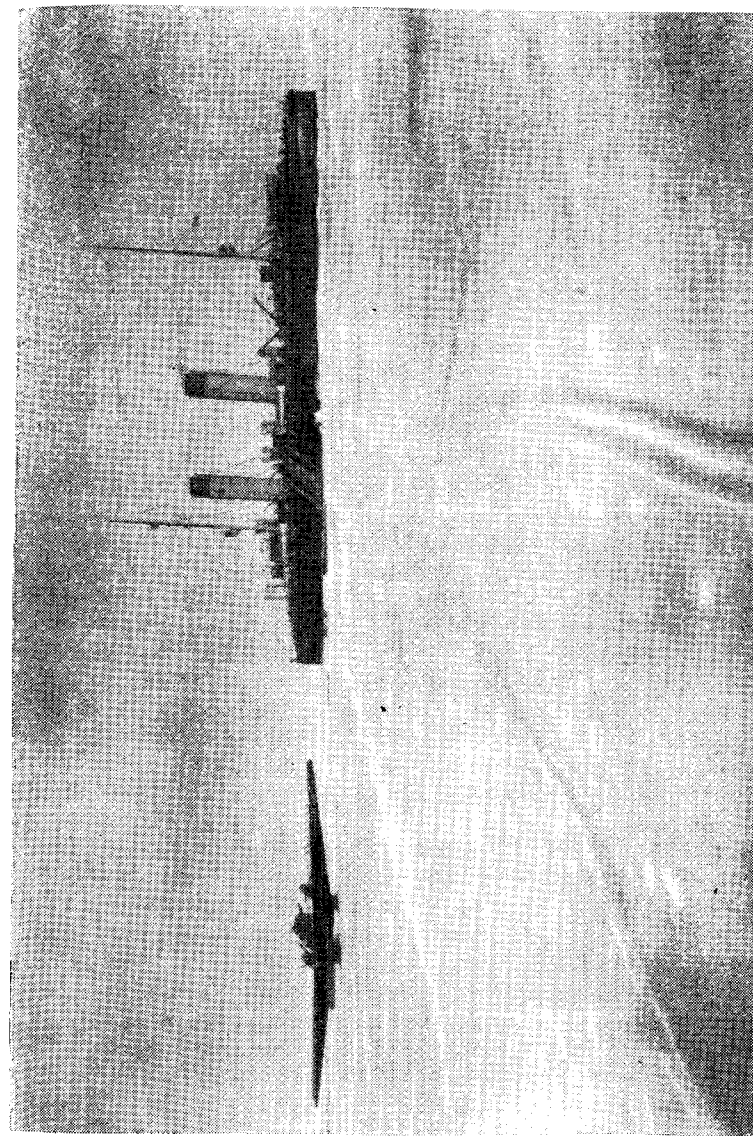
начали кричать, махать руками летчикам. Механик Федотов и еще несколько товарищей побежали за запасной лыжей, которую перетаскивали на середину аэродрома. Надо было дать понять летчикам, что на самолете не все в порядке с лыжами. Чухновский стал кружить над аэродромом, выбирая, по-видимому, подходящий момент для посадки. С трепетом все следили за маневрированием самолета. Я послал за доктором и перевязочным материалом — мы были убеждены в неминуемом несчастье.

Вот Чухновский пошел на снижение, все затаили дыхание. Но какая радость! Над самым льдом, на высоте каких-нибудь 10 м, лыжа приняла прежнее горизонтальное положение, и самолет, слегка задев снежную поверхность и пружинисто накренившись на левую лыжу, остановился как вкопанный в 300 м от ледокола. Раздались крики радости, мы все побежали к самолету. Наши летчики, слегка взволнованные, бодрые и улыбающиеся, сошли на снег, и мы горячо пожимали им руки. Большая беда миновала.

Оказалось, что при взлете, а может быть, во время рулежки на правой лыже оборвался закрепляющий ее трос. Под действием сильной струи воздуха во время полета лыжа не могла удержаться на одном стабилизаторе, который очень растянулся, и приняла вертикальное положение. Еще в воздухе второй пилот Страубе заметил неладное, кроме того, выставленная на снегу лыжа также была замечена. При посадке, когда Чухновский выключил скорость, стабилизатор подтянул лыжу, она приняла нормальное положение, и самолет благополучно снизился. Опытность пилота и счастливый случай в равной мере способствовали успеху.

Во время полета, который продолжался 27 минут, находившими полосами тумана дважды покрывало «Красина» и летчикам приходилось искать его, что, впрочем, не представляло особых затруднений, так как самолет удалялся от базы недалеко.

Из первого пробного полета мы сделали два весьма важных заключения. Чухновский был доволен прекрасными качествами самолета и находил его пригодным для той цели, для которой он был предназначен. Но еще важнее было то обстоятельство, что для разбега во время старта требовалось немного места. В результате обследования оказалось, что самолет поднялся после 150 м пробега, который можно было сократить даже до 100 м, а отсюда следовало, что если бы льдина, на которой находилась группа Вильери, была достаточной величины и крепости, то наш аппарат мог бы сделать посадку на ней и за один раз забрать всех



Ледяной аэродром, с которого 9/III вылетел самолет Б. Чухновского. 80° 47' с. ш., 23° 08' в. д.

находящихся там. Поистине, перед нами открывались блестящие перспективы!

В связи с этим мы послали телеграмму на «Читта ди Милано»:

*Прошу сообщить место группы Вильери тчк Какова толщина
размер ледяного поля вблизи группы тчк Какая вас погода види-
мость*

Красин.

Одновременно я запросил также «Квест» и «Малыгина» о метеорологических данных.

У нас в этот день стояла удивительно теплая погода, температура воздуха доходила до 4°, и легкий норд-ост, я надеялся, будет работать нам на пользу. Но тотчас же после полетов густая шапка тумана снова накрыла «Красина». Столь неблагоприятной погодой мы воспользовались, чтобы подготовиться к дальнейшим полетам.

Судовая команда отремонтировала поврежденную лыжу, судовые механики приводили в порядок телемотор, летчики были у своих моторов.

В этот же день В. А. Березкин наладил гидрологические работы со льда. Он вел их с деревянного станка, который сделали наши плотники. Станок поставили у большой полыньи, освобожденной ото льда, и лотом Клаузена стали брать глубину. Сначала лот застревал (не в глубинах ли придонной морены?), но затем его с трудом удалось извлечь. Взяли пробы на глубинах.

Очень хорошо можно было проследить строение льда в разрезе. В верхней части лед серого цвета, полупрозрачный, сложенный как бы из фирновых зерен. Под ним располагался слой льда зеленовато-голубого цвета, имеющий игольчатое строение. Ледяные иглы плотно смерзлись между собой, но при подтаивании образовывали небольшие сталактиты. Самый нижний слой льда был прозрачен как стекло и содержал в себе пузырьки воздуха.

Надо полагать, что нижний слой представлял собой первоначально образовавшийся лед. Слой льда, лежащий над ним, образовался из смерзавшейся снеговой воды и приобрел свою игольчатую структуру под давлением верхнего снежного покрова. Последний был в свою очередь покрыт тонким слоем крупитчатого льда.

Вместе с И. М. Ивановым я старался помочь В. А. Березкину. Так как все были заняты той или иной работой, я пригласил одного из журналистов повертеть вьюшку с батометром. Однако он скоро сбежал. Ему, оказывается, предстояло обдумать очередную

телеграмму, и у него не оставалось свободного времени на другие занятия.

К вечеру дежурный радист принял диковинную радиogramму: «Охота тебе Ваня в радиорубке сидеть тчк Брось иди чай пить».

Это летчик-наблюдатель Алексеев пробовал свою радиостанцию на самолете. И только записав содержание радиogramмы, радист понял, что с ним говорят на расстоянии 250 саженей.

Сегодня команда получила двойную порцию спирта: 50 г после аврала и 50 г по случаю воскресенья. Кроме того, было роздано по плитке шоколада.

В ночь с 8 на 9 июля сильно оживился наш аэродром. (Впрочем, ночью было так же светло, как и днем, тем более что не было тумана.) Мы начали готовить самолет к полету.

Десятки людей суежились у самолета, подвозили горючее для моторов, разные ящики и тюки с продовольствием и теплой одеждой. Все наши ребята к самолету ходили на лыжах, так что между ним и кораблем образовалась большая дорога. Ночью, когда снег подмерзал, по ней было достаточно удобно ходить, днем же она превращалась в жидкую снежную кашу, в которой ноги проваливались по колено. Полярные сани, которые были нам доставлены по моему заказу из Осло, сослужили нам прекрасную службу, на них-то мы и возили оборудование для самолета и все то, что необходимо было взять в полет.

В такой сложной экспедиции, как наша, постоянно приходилось ожидать всяких случайностей: наладили наконец самолет, но оказалось, что с кораблем неполадок.

В связи с поломкой ограничителей мы давно подозревали, что руль у корабля не в порядке. Решено было, что водолазы его осмотрят. Для этого несколько раз провернули винты, чтобы очистить корму ото льда, затем спустили шлюпку, и водолаз Желудев опустился под воду.

На корме столпилось много народу, чтобы посмотреть на работу водолазов. Странно меняет человека водолазный костюм. Когда Желудев надел теплую фуфайку, шерстяное белье, носки, перчатки и влез в прорезиненный водонепроницаемый костюм с полупудовыми сапогами на ногах и круглым шаром, скафандром, на голове, от которого шел длинный резиновый планг для притока свежего воздуха, накачиваемого ручным компрессором, он сразу же потерял вид обыкновенного человека, превратившись в какое-то фантастическое морское животное. По трапу он сошел в шлюпку, в которой уже находилась воздуходушная машина. Затем, подвязанный у груди тросом, он с прикрепленным к правой

руке сигнальным концом (за неимением водолазного телефона) со шлюпки спустился по стальному тросу в холодную воду.

Сначала водолаз осмотрел лопасти левого винта. Оказалось, что сломана по-прежнему только одна лопасть, остальные сохранились в целости, но цемент на гайках фланца сломанной лопасти был сбит целиком. После второго спуска Желудев сообщил весьма неприятную новость: петля, соединяющая перо руля с рамой, имела с левого борта сквозную трещину, а с правого едва держалась.

Я попросил старшего помощника проверить это неприятное известие. Павел Акимович около двадцати минут оставался под водой. Он, к сожалению, подтвердил сообщение Желудева, кроме того, еще прибавил, что и оба ограничителя, которые препятствовали перу руля продвигаться слишком влево или слишком вправо, также сломаны.

Теперь стало понятно, почему произошла раньше поломка погона в румпельном отделении. Стало очевидным, что вследствие отсутствия ограничителей нам угрожает опасность: баллер руля может выскочить из пятки во время продвижения во льду, и тогда мы останемся без руля. Капитан, впрочем, отпелся к этому спокойно.

— Я на «Литке» полгода без руля плавал, — сказал он.

Помощники капитана, наоборот, опасались потери руля и считали рискованным плавание в тяжелом льду без руля. Во всяком случае, эта авария еще более осложнила нашу работу, но ни в коем случае не могла повлиять на изменение наших планов.

Исправить рулевую установку можно было только в доке, поэтому на протяжении всего дальнейшего пути нам грозила опасность остаться без руля.

В полдень самолет подрулил ближе к борту корабля, чтобы облегчить и ускорить подготовку к полету. Во время рулежки была сильно повреждена правая лыжа, вернее, она пришла в полную негодность. С помощью матросов летчики начали переставлять самолет на лыжи системы инженера Лобанова.

С какой радостью я смотрел на разводья, образовавшиеся благодаря крепкому ветру от оста! Пожалуй, если бы не было самолета на льду, можно было бы попытаться двинуться вперед.

В последние дни мы не были одиноки в ледяной пустыне — вокруг корабля появилось много чаек. Они стайками держались у туши тюленя и визгливо кричали. Наш доктор, страстный охотник, получил задание поставлять нам различные виды птиц для нашей орнитологической коллекции.

Как и накануне, продолжались гидрологические работы — брались пробы воды с разных горизонтов и измерялась ее температура.

По-видимому, мы дрейфовали. Перемену места можно было заметить по изменению глубины. Так, вначале измеренная лотом глубина была 279 м, а уже через час она оказалась всего 242 м. Менялась и температура воды.

После гидрологических работ я с д-ром Хулем совершил двухчасовую экскурсию на лыжах для обследования нашего аэродрома.

Хуль прекрасно ходил на лыжах, что было неудивительно, ибо каждый норвежец приучается к лыжам с детского возраста, так же как у нас казак к лошади.

Наше ледяное поле представляло собой обломок настоящего полярного пака. Средняя мощность его доходила до 2 м, но с северной стороны его замечались большие торосы, до 5 м в высоту; здесь происходили, по-видимому, сильные сжатия. Но сам лед в торосах молодой, одногодичный, мощностью 50—60 см. Поскольку температура воздуха была 1,5—3° С, на ледяном поле происходило интенсивное таяние, и даже на лыжах мы застревали в каше полурастаявшего снега, имевшего синеватый оттенок.

Когда я вернулся на «Красин», наш старший радист И. Экштейн сообщил мне, что с 5 часов утра 7 июля в нашем районе наступила мертвая зона для коротковолновых передач. Ни мы, ни «Читта ди Милано» не слышим и не можем посылать радиogramмы на коротких волнах. Вообще, нужно сказать, в северных широтах отмечается плохая слышимость, в особенности в светлое время. Наши радисты, например, не слышали здесь радиотелефона, тогда как в шхерах он прекрасно был слышен.

Глава девятая

ПОДГОТОВКА КО ВТОРОМУ ПОЛЕТУ. — НЕБЛАГОПРИЯТНАЯ ПОГОДА. — СТАРТ. — РАДИОСВЯЗЬ. — ОБНАРУЖЕНИЕ ГРУППЫ МАЛЬМГРЕНА. — МОЛЧАНИЕ. — ТРЕВОГА. — ВЫНУЖДЕННАЯ ПОСАДКА. — РАДИОГРАММА ЧУХНОВСКОГО

С вечера началась серьезная подготовка к большому полету Чухновского и его товарищей. Этот полет должен был носить рекогносцировочный характер. Основная цель его —

разведка льда. Нам крайне важно было знать состояние льда на пути к группе Вильери. С другой стороны, в задачу летной группы входило оказание помощи находившимся на льду — летчики должны были сбросить им продукты и одежду. И наконец, предполагалось произвести осмотр ледяного поля, на котором находилась группа Вильери, чтобы выяснить возможность посадки на нем. Я не особенно верил в эту возможность, однако поскольку дело шло только о рекогносцировке, я не возражал против нее.

Чухновский составил инструкцию для группы Вильери. Давид Джудичи перевел ее на итальянский язык и отпечатал в нескольких экземплярах на машинке.

Затем Чухновский и я пригласили Давида Джудичи присутствовать при упаковке вещей для группы Вильери. Мы старались предусмотреть все, что может им понадобиться на льду, но мне хотелось, чтобы их соотечественник, лучше знавший характер и потребности своих земляков, указал нам на то, что мы могли упустить из виду, мало зная этих людей. В мешки, которые предполагалось сбросить на парашютах, уложили пять комплектов фуфаяк, шарфов, варежек, чулок, сапог, валенок, банки консервов, электрические батареи. Кроме того, Б. Г. Чухновский для летной партии погрузил в самолет продовольствие на две недели, винтовку. Горючего было взято на шесть часов полета.

Поскольку ночью стояла пасмурная туманная погода при температуре $0,2^{\circ}\text{C}$, полет пришлось отложить до утра.

Между тем мы все время дрейфовали в разных направлениях. За вторую вахту дрейф был на NW — 1,8 мили, за третью на NW — 1 миль, за четвертую вахту нас отнесло на 3 мили на N. Ветры были 1—2 балла от SE.

Ночью наши радисты приняли сообщения шведского радио, которые на следующий день появились в бюллетене.

БЮЛЛЕТЕНЬ № 14

В понедельник 9 июля капитаном Торнбергом отправлена телеграмма в министерство обороны, в которой он сообщает об общем состоянии группы Вильери. В группе имеются больные. Продовольствия хватит на 3 месяца. Спуск самолетов может происходить только при морозе.

О группе Мальмгрена до сих пор нет никаких сведений. Они, очевидно, погибли или же находятся на дрейфующем льду. Группа имеет продовольствия еще только на одну неделю. Вооружения нет. Обувь весьма скверная. Группа с дирижаблем, очевидно, погибла при взрыве.

Шведский самолет «Улланд» может быть отправлен на родину. Другие шведские самолеты требуют ремонта в течение нескольких суток.

Предполагается, что экспедиция капитана Сора погибла.

Ледокол «Красин» находится на расстоянии 25 миль от группы. Когда ледовые условия будут более благоприятными, ледокол, очевидно, подойдет к группе Вильери.

Последнее сообщение было ошибочным. Наше место было: широта $80^{\circ}53'$ сев., долгота $23^{\circ}12'$ вост., т. е. мы находились примерно в 60 милях от группы Вильери.

Наступил день 10 июля.

Погода не предвещала ничего приятного. Температура воздуха стояла немного выше нуля, и туман был настолько густ, что мы не различали самолет, бочки и прочие предметы на льду, находившиеся в 200 м от ледокола. Метеорологическая сводка В. А. Березкина была малоутешительной. Туман надвигался издалека.

От «Читта ди Милано» получена радиogramма:

Толщина льда места посадки вблизи группы более двух метров здесь сильная облачность

В. А. Березкин, И. М. Иванов и я продолжали с утра вести гидрологические работы. Обращало на себя внимание уменьшение глубин, систематически наблюдавшееся в последние три дня.

Я попросил помощника капитана Легздина нанести на карту дрейф нашего корабля. Получилась крайне интересная картина. Зигзагообразный дрейф нашего «Красина» указывал на то, что здесь нет определенного, сильно выраженного поверхностного течения, которое, быть может, и существует, но гораздо севернее нашего места. Дрейф «Красина» представлял равнодействующую двух сил — господствовавших тогда ветров и приливо-отливных течений, сила которых, впрочем, в этом месте совершенно неизвестна.

Летчики тем временем отвесили провизию, погрузили ее в самолет, проверили радиостанцию и испробовали моторы.

Туман, этот бич полярных стран, то сильно сгущался, то рассеивался настолько, что можно было различить близлежащие острова. При таких обстоятельствах, наверное, было бы благоразумнее не идти в воздух, но психологически это уже было невозможно. И хотя наша тройка в этот день не принимала никаких решений о полете, чувствовалось, что Чухновский полетит именно сегодня.

К 15 часам туман рассеялся настолько, что стали видны о. Мартенс и мыс Платен. Я в это время помогал В. А. Березкину в его гидрологических наблюдениях со льда на расстоянии 200 м от правого борта корабля.

Слышу, меня кто-то зовет с мостика «Красна». Обернувшись, увидел Чухновского в кожаном летном костюме.

— Я собираюсь лететь. Ладно? — прокричал он.

— Хорошее дело, — ответил я и поспешил на аэродром.

Два мотора уже работали, пропеллеры разрезали воздух; третий мотор подготавливался к работе.

Летчики Чухновский и Страубе уже сидели у рулей. Грузный летнаб Алексеев устраивался в своей кабине, а длинноногий кинооператор Блувштейн втаскивал свой тяжелый киноаппарат с массивной треногой в небольшую дверцу кабины. Бортмеханик Шелагин тоже был в самолете, а механик Федотов сутился возле моторов внизу.

Работали все три мотора, пропеллеры вертелись то быстрее, то медленнее. Орас, я и многие другие товарищи стояли слева, немного позади аппарата. Я смотрел на наших летчиков, которые доверили свою жизнь этой хитро придуманной машине, и с тревогой думал о полете при столь неблагоприятной погоде. Наступил момент старта.

Крепко пожали друг другу руки — мы, оставшиеся здесь в спокойной обстановке большого корабля, и они, летевшие, быть может, на верную гибель.

Только руки кинооператора были заняты: он в это время усиленно вертел ручку аппарата.

Чухновский дал газ, и самолет рванулся вперед, бросив нам в лицо сильную струю воздуха. Это было в 16 часов 25 минут.

Еще до старта мы условились с Чухновским, что, в случае если он встретится с туманом, он вернется обратно. Видя густые клубы облаков и тумана над островами и северным побережьем Северо-Восточной Земли, я с беспокойством следил за аппаратом. Он сделал два широких круга над «Красным» и стал удаляться в восточном направлении, к о. Карла XII, где был виден у горизонта узкий просвет. Самолет сначала резко выделялся на молочном небе, затем по мере удаления становился все меньше и меньше, превратился в чуть заметную темную точку и наконец скрылся совсем за облаком. Хотя давно не было видно самолета, я продолжал молча смотреть в направлении Ли-Смита, потом повернулся и медленно пошел к кораблю.

Я отправился в радиорубку, чтобы лично следить за радиосвязью с самолетом. Увы, мне суждено было много часов просидеть у радиоаппарата.

В радиорубке немедленно была приостановлена вся текущая работа, и дежурный радист (сначала Бакулин, потом Юдихин) внимательно стал прислушиваться к характерному писку радиопередатчика самолета. Он должен был действовать безукоризненно, ибо неоднократно с успехом испытывался на аэродроме.

Для постороннего наблюдателя было бы, вероятно, не безынтересно взглянуть на то, что происходило в рубке.

Радист с напряжением прислушивался. Я в свою очередь не спускал глаз с его лица, следя за малейшим его выражением, — не слышит ли чего? Не наши ли? И еще прежде чем радист хватался за карандаш, я уже видел, что он что-то слышал, и с нетерпением наклонялся над его плечом, чтобы следить за каждой выведенной им буквой.

Орас подошел к Юдихину с другой стороны, и наш терпеливый радист Иван Васильевич спокойно слушал под двойным контролем.

Первые радиосигналы были приняты в 16 часов 42 минуты, т. е. через 17 минут после старта:

— Мы подходим к острову Карла.

— Я отвечаю:

— Слышу хорошо. Счастливого пути.

Я был в восторге, что наладилась связь. Это ведь было самое важное в нашем положении. Затем последовал оживленный обмен радиотелеграммами.

Выяснилось, что в 17 часов 15 минут самолет был уже у о. Эсмарка и затем шел к югу над материковым льдом и глетчерами Северо-Восточной Земли. Самолет несся все дальше и дальше.

В 17 часов 50 минут:

— Лагеря пока не нашли. Лагеря пока не нашли.

А уже через 28 минут, в 18 часов 18 минут:

— Возвращаемся обратно. Возвращаемся обратно.

«Итак, — подумал я с сожалением, — полет оказался безрезультатным».

Между тем из иллюминатора рубки видно было, как двигался густой туман, который покрыл шапкой и «Красна», и аэродром, и близлежащие острова.

В это время тревога охватила всех на корабле. У иллюминатора, а также в длинном проходе возле радиорубки скопилось много народу. То и дело слышалось:

— Эх, туман-то, туман какой, посадка ведь немислима. Куда денется теперь самолет?

Я приказал как можно энергичнее шуровать в топках котлов, жечь тряпье, облитое машинным маслом. Приказа, в сущности, никакого и не надо было, каждый готов был все силы свои положить, лишь бы чем-нибудь помочь делу. Нужен был дым, дым погуще! Но что было для наших огромных труб масло и ветошь, которую мы жгли! Из труб шел лишь слабый дымок. Пришлось принять другие меры. И вот на льду развели огромный костер. Жгли керосиновые бочки, доски, ящики, потом начали катить в огонь полные бочки с маслом. Языки пламени жадно охватывали горючее. Зловещие темные клубы густого дыма, стлавшегося по льду, казались черным хвостом огромного чудища. Страшное и великолепное это было зрелище — пунцовое, яркое пламя на льду арктической пустыни. Но нам было не до прекрасных картин — все наши мысли были с нашими товарищами. С палубы каждые пять минут взлетали в воздух ракеты, но днем они плохо различимы.

О наших дымовых сигналах и о ракетах я сообщил Чухновскому, возвращения которого стали ждать еще с большим напряжением.

— Вас ждем. Отвечайте, — бросал я в воздух.

И вдруг я увидел по выражению лица Юдихина, что он что-то уловил. Я наклонился над его плечом.

Летчик-наблюдатель Алексеев передавал медленно, и радист, напряженно прислушиваясь, записывал каждую букву, сильно надавливая на карандаш:

— Г-р-у-п-п-у М-а-л-ь-м-г-р-е-н-а...

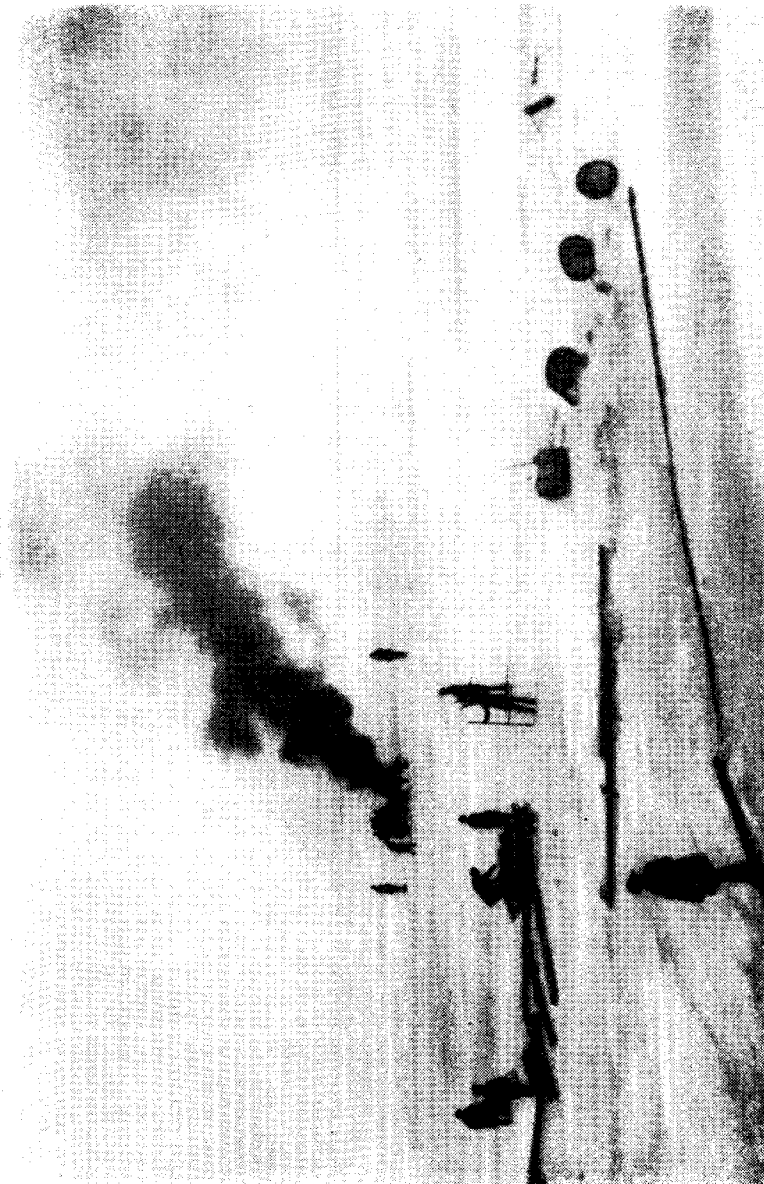
Это было в 18 часов 45 минут.

«Группу Мальмгрена... — пронеслось в сознании. Неужели? Правда ли? Как они заметили людей в тумане? Где они их видели? На льду? На суше? На острове? На каком? В каком виде?» Десятки вопросов вихрем закружились в голове, но я молчал и продолжал следить за лицом и рукой радиста. Ничего... Юдихин продолжал внимательно, сосредоточенно прислушиваться. Тщетно он вертел черный кружок настройки налево, направо, снова налево. Ничего не было слышно.

Потом через 11 минут одно только слово:

— К-а-р-л-а.

Теперь сразу стало понятно, что наши летчики обнаружили группу Мальмгрена в районе о. Карла XII. Известие было первостепенной важности, хотя оно не давало нам полного



Дымовые сигналы на ледяном аэродроме. Ждут возвращения Б. Чухновского. 80° 54' с. ш., 23° 48' в. д.

представления о происшедшем. Сердце еще не наполнилось большой радостью, но первая мысль была — значит, жива группа Мальмгрена, а раз так, то мы ее обязательно спасем.

Между тем минуты текли за минутами, а радист ничего не мог уловить.

— Отвечайте: где вы, где вы? — спрашивали мы.

Ни звука.

Сердце охватила большая тревога. Металлическая птица неслась в густом тумане над ледяными торосами. Справа от нее ледяная пустыня, слева — высокие горные края неизвестного побережья Северо-Восточной Земли, впереди — «Красин», маленькая черная точка, затерянная среди ледяных полей.

— Последняя бочка с маслом горит, — докладывали через иллюминатор. — Нужен ли еще костер? Продолжать ли?

— Да, да, продолжайте, — бросал я в ответ. Хотелось громко крикнуть: «Жгите все, что можете. Пусть черный, клубящийся дым станет гуще, пусть еще резче выделится он на фоне снежной целины».

Мелькала надежда, что туман хоть на несколько минут рассеется и тогда люди на несущемся аппарате нас увидят. Кто-то прибежал и сообщил, что водолаз Желудев слышал шум мотора. Неужели летчики увидели «Красина»?

Но после этого прошел уже целый час. Как это было для нас долго!

Радист стал выводить что-то карандашом. Читаем:

— Не можем подойти к «Красину» из-за тумана. Видели группу Мальмгрена. Ищем посадку в районе Семи Островов.

Ответили:

— Вас поняли. Пускаем ракеты каждые пять минут. На льду горит костер.

Значит, правда — наши летчики действительно видели группу, видели этих несчастных людей, которые считались погибшими. Радости нашей не было конца, но мы не могли отдаться ей полностью. Наши товарищи были в беде, им грозила величайшая опасность, а мы были совершенно бессильны оказать им малейшую помощь. Что мы могли для них сделать? Ничего. Только наши сердца усиленно бились.

В 19 часов 16 минут опять несколько слов, которые оказались последними:

— Какая у вас видимость?

— Видимость плохая. На льду развели костер.

Молчание. Через 10 минут мы спрашиваем:

— Поняли?

Ответа нет.

В 21 час 10 минут:

— Отвечайте, где вы?

Через полчаса:

— Почему не отвечаете?

Снова через полчаса:

— Отвечайте, где вы. Что с вами?

Через несколько минут:

— Где вы, что с вами?

Еще через несколько минут:

— Где вы, что с вами? Почему не отвечаете?

В 22 часа 53 минуты:

— Где вы, что с вами? Отвечайте. Следим лишь за вами.

Ждем ответа.

Ответа не было. Случилось несчастье. Где? При каких обстоятельствах? Уже четыре часа, невыносимо долгих четыре часа прошло с тех пор, как мы в последний раз приняли сообщение от летчиков. Неужели несчастье? А может быть, посадка прошла благополучно, ведь на береговом припое можно найти удобное место для посадки? Неужели разбились? И я вспомнил, какие лица были у этих пятерых, бодрых, оживленных, когда они заботливо готовили самолет к старту, запасались топливом, заводили моторы. «Контакт!» — «Есть контакт!» И пропеллер бешено вертелся, а провожающие хватались за шапки, которые срывало сильной струей воздуха. Вот все отбежали в сторону. Самолет слегка вздрогнул, грузно пошел по снегу; его лыжи, похожие на огромные мокроступы, оставили широкий, будто проутюженный след. Все быстрее и быстрее шел самолет. Раз, другой подскочил на торосах, почти незаметно отделился от поверхности льда, а потом стал забираться все выше и выше. Плоскости самолета уже казались крыльями небольшой птицы, потом он превратился в темную точку, и наконец все исчезло.

Исчезло. Неужели навсегда? А люди? Я взглянул на Юдихина; лицо у него было напряженное, немного бледное от усталости и волнения. Нет, он ничего не слышал. Я продолжал смотреть на него.

Но вот что-то мелькнуло в его глазах. Подправил настройку аппарата, глаза немного скозились в сторону.

— Есть. Вылез.

— Кто вылез? — бросился я к нему.

— Тсс... — и начал записывать.

Это был КМ, т. е. «Красный медведь», наш самолет.

В 23 часа 30 минут раздался знакомый писк радио самолета. Нас спрашивали:

— Почему не отвечаете? Почему не отвечаете? Зову второй раз. Отвечайте.

Отвечаю:

— Я понял. Где вы? Что с вами?

В 23 часа 46 минут:

— Мы находимся на широте... (пропуск)... градусов 25 минут на долготу... (пропуск)... 2 градуса 30 минут от полуострова Вреде. При посадке сломали шасси. Сообщите, что принято. Передал Алексеев КМ КМ.

Я запрашиваю:

— Повторите широту и долготу. Здоровы ли? Где вы видели группу Мальмгрена? Целы ли ушки шасси? В котором часу сели?

Ответ:

— Ждите через час моего вызова. Все здоровы.

— Я понял. Через час жду.

Будто огромная тяжесть свалилась с плеч. Наши друзья живы и невредимы — это самое главное. Авария самолета, посадка на льду меня не беспокоили: у летчиков был запас провизии на две недели, а за это время мы сумеем их снять и они будут на корабле.

В 1 час 10 минут 11 июля наконец получил исчерпывающую телеграмму:

Начальнику экспедиции

Карта номер 303 Мальмгрен обнаружен широте 80 градусов 42 минуты долготы 25 градусов 45 минут т.ч. Небольшом высоком остроконечном торосе между весьма разреженным льдом двое стояли с флагами третий лежал навзничь т.ч. Сделали над ними пять кругов т.ч. Совершенно чистая вода ограничена 80 градусом 40 минутами зпт 30 меридианом берегом Северо Восточной Земли и линией острова Рипса на ENE по указанной широте т.ч. Поэтому группу Вильери обнаружить не могли т.ч. Виден был только Вреде т.ч. Выбора посадки не было т.ч. Сели торосистое поле миль от берега на который ходим т.ч. сели на SSW миль от Капа Вреде или Капа Платена т.ч. Туман мешает точно определить т.ч. Конце пробега снесло шасси т.ч. Сломано два винта т.ч. Самолет годен под морское шасси т.ч. Все здоровы т.ч. Запасы продовольствия две недели т.ч. Считаю необходимым Красину срочно идти спасать Мальмгрена

Чухновский.

Глава десятая

ВПЕРЕД. — СНОВА БОРЬБА СО ЛЬДОМ. — МЕДВЕДИ. — ЛЮДИ НА ЛЬДУ. — СПАСЕНИЕ ЦАППИ И МАРИАНО. — РАССКАЗ ЦАППИ. — ГИБЕЛЬ МАЛЬМГРЕНА

Итак группа Мальмгрена была обнаружена. Ни у одного человека на корабле не было сомнения в том, что нужно в первую очередь идти на спасение Мальмгрена, и я был крайне рад, что Чухновский сформулировал свое указание именно так, как он это сделал. Для меня было ясно, что, раз летная группа находилась на береговом прибрежье, в одной миле от берега, на который наши товарищи постоянно ходили, их жизни и даже благополучию не грозила ни малейшая опасность.

Я поделился своими мыслями с Орасом и капитаном Эгги; они были согласны со мной. Я отдал приказ готовить машины, разобрать помост и идти вперед.

В 5 часов 30 минут палубная и машинная команды принялись убирать скат, который был три дня тому назад сооружен для спуска самолета. Все работали с величайшим рвением, никому не хотелось хотя бы на один момент задержать выход корабля. Счастлиное место ледокола было $80^{\circ}54'$ с. ш. и $23^{\circ}48'$ в. д.

Через полчаса после поступления радиogramмы Чухновского, которая очень скоро стала известна всему миру, я получил телеграмму из Москвы с подробной инструкцией, касающейся перелета Бабушкина к нам:

*Красин Самойловичу Чухновскому
Малыгин Визе Бабушкину*

Почти полный расход угля и невозможность пополнения запаса вынуждают экспедицию Малыгина возвратиться порт Александровск после передачи самолета на борт Красина т.ч. Учитывая обстановку стоянок Красина и Малыгина Комитет предлагает дв.ч. первое установить бесперебойную связь между ледоколами т.ч. Второе проверить установить координаты стоянок ледоколов перед вылетом самолета т.ч. Третье летчикам Чухновскому Бабушкину установить время зпт порядок перелета учитывая метеорологические условия зпт проверив состояние ледяных полей зпт установить также сигналы условные знаки посадки т.ч. Четвертое экипаж самолета Малыгина переходит составе дв.ч. летчиков одного механика зпт случае возможности дв.ч. летчиков

двух механиков тчк Пятое самое нужное из запасных частей самолета берет собой не рассчитывая на двукратный перелет тчк Шестое поправки самолета Малыгина оставить на борту тчк Седьмое строго соблюдать расход горючего учитывая потребности перелета небольшими запасами тчк Восьмое время переговоров энт подготовки самолета использовать одновременно для выполнения задачи экспедиции тире полет группе Вильери энт розыски Амундсена разведка льдов тчк Девятое крайнем случае при благоприятных условиях допускается возможность двукратных перелетов тчк Десятое при перелете самолета Малыгина тщательно произвести разведку группы Вильери розыск группы Мальмгрена которая предположительно должна находиться пути следования тчк Одиннадцатое после перелета самолета Малыгин возвращается порт Александровск или Архангельск зависимости угля тчк Двенадцатое экспедиции Красина переходят все задачи детч вывоз группы Вильери энт розыски остальных участников экспедиции Нобиле энт розыски Амундсена попутно научные задания тчк Принятых мероприятий исполнение донести своевременно тчк Комитет уверен что поставленная перед вами задача будет выполнена

Комитет помощи.

Эта большая телеграмма подробно развивала дальнейшую программу нашей работы; она была бы безусловно правильной, если бы нам не надо было торопиться на помощь группе Мальмгрена, об обнаружении которой тогда еще Комитет не мог знать.

В ответ мы послали срочную радиogramму:

Москва Осоавиахим

По тщательном обсуждении считаю необходимым немедленно идти спасение группы Мальмгрена тчк Прилет Бабушкина отложить до момента спасения тчк Через шесть часов по поднятии пара снимаюсь

Самойлович Орас.

Чухновскому мы послали радиogramму:

Имеется ли площадка для посадки тчк Есть ли возможность соорудить ее вблизи вас случае прилета Бабушкина тчк Возможен ли подход Красина близко вам тчк Каков лед бухте тчк Сообщили подробно Москву готовности идти Мальмгрена тчк Будьте терпеливы спокойны добывайте медведя тчк Приветствуем ждем руки

Все.

Чухновский отвечал:

Наш полет продолжался четыре часа десять минут тчк Засняты Блуштейном полет группа Мальмгрена посадка тчк Лед плотный без полыней во всей восточной северо восточной части залива Красина* толщиной 85 сантиметров тчк Мы можем легко подготовить поле посадки тчк Посадочные площадки будут охраняться двумя перпендикулярными линиями на которые нужно садиться тчк Наше точное место широта 80 градусов 21 минута долгота 22 градуса 30 минут миль к западу от полуострова Вреде тчк Дайте позывные Браганца Читта ди Милано Квеста Гринхарбура тчк Слушайте меня через час тчк К нам кажется кто то идет.

В 10 часов 25 минут машины были в полной готовности, а в 11 часов дали полный ход вперед.

Когда Чухновскому сообщили о нашем выходе, он телеграфировал:

Личный состав авиабазы приветствует начальника экспедиции через него экипаж Красина желает удачи

Чухновский.

Я ответил:

Спасибо тчк Считаю что вы своим полетом сделали крупное дело тчк Вас ледокол заберет своевременно тчк Жму руки Самойлович.

Хотя ветрами от W и WSW лед немного разредело, а еще ранее ветры от S также сыграли свою роль, все же приходилось вести тяжелую борьбу со льдом. В 15 часов мы патолкнулись на особо крепкий торос, который с трудом пробили. В общем же характер льда сильно изменился, даже торосистый лед имел трещины и полыни, причем отдельные ледяные поля были разъедены пресной водой, образовавшейся от таяния снега. Толщина полей была от 1 до 2 м. С 15 часов пошел очень тяжелый торосистый лед свыше 2 м мощности. Но пробившись сквозь тяжелое место, мы быстрее начали продвигаться переменными ходами между ледяными полями. Временами падал снег, так что видимость значительно ухудшалась, но наконец прояснилось, лед стал более ломаным, и мы пошли со скоростью 2 мпли в час.

* Так временно назывался Рипсбей, где сели летчики.

— Медведи, с левого борта медведи! — закричал кто-то на палубе.

Действительно, слева по курсу видны были четыре желтоватые туши, из них две покрупнее. По-видимому, медведица с медвежатами. Началась стрельба.

Мне всегда жалко бить этих зверей, в которых чувствуется большая сила и спокойная уверенность, но вместе с тем у меня не хватило духу на этот раз запретить команде стрелять — слишком велик был охотничий пыл, да и свежего мяса мы давно не ели. Медведица была тяжело ранена в задние лапы, и все же с какой ловкостью она перескакивала со льдины на льдину, переплывала полыньи. Из-за потери крови, однако, ей все труднее было выползать на лед, и вот она уже никак не может подтянуть на него свои лапы. Когда же наконец ей это удалось, ее догнала последняя пуля. Зверь опрокинулся на спину и застыл навсегда. Несколько матросов сбегали на лед и на брезенте подтянули медведицу к борту, а затем краном она была поднята на корабль. Медведица оказалась крупной и весила около 400 кг. Мы не могли терять времени, и так у нас ушло 45 минут на медвежью охоту, и поплыли вперед.

Как раз в это время была получена радиограмма из Москвы в ответ на наше сообщение о выходе:

Выход спасения Мальмгерена Комитет считает правильным.

С этого времени другие спасательные экспедиции начали проявлять к нам живой интерес.

От «Браганцы» получена радиограмма:

*Просьба сообщить новости вашему гидросамолету стоп Наше место шесть миль на запад от Беверлисуна стоп Медленно двигаемся зимнем льду стоп Мы имеем депо провизии на Кап Платен тире на среднем острове Сабинен на острове Скорсби северной части Нордкапа и избушку с людьми в Беверлисуна стоп Если будете телеграфировать зовите нас в 9 часов 30 минут утром**

Браганца.

«Квест» запрашивал метеорологические условия.

Особенно же приятно было получить радио от своих бывших сотрудников Н. В. Пинегина, М. М. Ермолаева, В. В. Иванюка и

* Гринвичское время.

А. Н. Смесова, отправившихся на зимовку через Якутск на Ляховский остров (Новосибирские острова).³³ Они прислали очень милую телеграмму:

Привет Якутска тик Желаем успеха замечательной экспедиции тик Сообщите новости.

Какое огромное расстояние отделяло меня от друзей! Я горячо их благодарил, и это не было простой формальностью — я действительно был тронут их вниманием. Теперь уже эти люди скоро вернуться домой после тяжелой, но плодотворной в научном отношении зимовки, продолжавшейся почти два года.

За последнюю вахту мы прошли переменными курсами 7 миль. Лед был крупнобитый, но уже не наблюдалось таких больших ледяных полей, которые мы видели за несколько часов до этого.

Наш курс лежал к о. Карла XII. Приходилось время от времени брать глубины, которые здесь не превышали 200 м.

Ночью я не сходил с мостика и с радостью наблюдал, как успешно мы шли вперед. Температура воздуха доходила в 17 часов до 1,2° С — было настоящее полярное лето.

Наступил день 12 июля.

Кто мог думать, что этот день явится исключительным, знаменательным, тем днем, который на всю жизнь врежется в нашу память.

В 0 часов мы уже проходили о. Карла XII, затем спокойно продолжали свой путь в крупнобитом льду, который держался возле этого острова.

Остров Карла XII, имеющий всего 95 м высоты над уровнем моря, вместе с небольшим о. Драбант, находящемся на юге от него, в расстоянии полумили, резко выделялся среди окружающего льда. Как форпост он далеко был отброшен от Северо-Восточной Земли. Мы уже давно видели и о. Брок и могли его пеленговать. За первую вахту мы прошли по курсу 7 миль. Я был очень доволен такой скоростью. Кругом нас виднелся проходимый лед. Проходимый для тяжело раненого «Красина».

Все ближе мы подходили к месту, где надеялись встретить группу Мальмгерена.

Вахтенные попеременно взбирались на грот-мачту и с бочки — «вороньего гнезда» — следили за всяким темным пятном, появлявшимся на льду. И когда один спускался на палубу, наступала очередь других, желавших поскорее забраться в бочку.

Буквально все высыпали на палубу, только машинная команда оставалась у топок и машин. На мостике находился командный

состав и журналисты, на баке сгрудились все остальные. Мы уже вошли в ту зону, где могли встретить потерпевших бедствие.

Все с напряженным вниманием вглядывались в белые ледяные массы. Я объявил денежную премию тому, кто первый заметит людей. Она была увеличена представителями советской прессы. Но дело было не в премии. Какой-то особый подъем, горячее, неудержимое желание обнаружить погибавших было так велико, что мы подходили чуть ли не к каждому темному предмету на льду. То один, то другой участник экспедиции, указывая рукой, утверждал, что он видит группу людей. Мы смотрели, подходили ближе к этому месту, и темная точка оказывалась торосом или загрязненной льдиной.

Время от времени звук нашей резкой сирены гулким эхом проносился по льду, рвал тишину. Мы призывали людей: «Явитесь, дайте знак! Мы здесь, чтобы взять вас с собой!» И сирена снова и снова выла, кричала, гудела.

Так мы шли все дальше в мелкобитом льду, то подминая под себя льдины, то их расталкивая, оставляя за собой широкую ленту темной воды.

— Человек! Вижу человека! — вдруг вскричал вахтенный Брейнкофф. Август Дитрихович был спокойный, положительный моряк, но и на его лице от волнения появились красные пятна.

Словно электрический ток прошел по сгрудившимся на деке. Бросились к биноклям. Напряженно смотрели.

Да, человек! Он двигался по льдине, как-то нелепо вздымал руки. Был он еще очень далеко, но несомненно это был человек.

Невозможно передать чувство радости, какого-то необыкновенного восторга, охватившего всех нас. Все сразу поверили, что еще немного напряжения — и наши усилия завершатся успехом. Теперь уж никто не сомневался, что мы сумеем помочь погибавшим.

В 5 часов 20 минут была замечена темная фигура. Мы взяли тотчас на нее курс и в 6 часов 40 минут подошли к небольшой льдине на расстояние 300 м от людей.

Мы жадно всматривались в людей. На льдине были видны только два человека. Один метался по ней, как безумный, то вскакивая на торос, то снова сбегая с него, подымал кверху обе руки сразу, жестами показывая, чтобы «Красин» не подходил ближе к льдине. Второй лежал лицом вверх, изредка немного приподымал голову и плечи и потом снова валился обессиленный. Он простер руки вверх, он как бы хотел сказать: «Я жив еще, я здесь, на льдине. Меня тоже надо забрать отсюда».



Мариано и Циппи найдены! Вдали на льду стоит Циппи. Справа от него черная точка. Это — подвнятая рука Мариано, лежащего на льду. К ним направляются А. Д. Брейнкофф, И. М. Иванов, доктор Средневский и др. Видны острова Карла XII и Драбанг. 12/VII 1928 г.

Колосс «Красин» появился, как *dux ex machina*³⁴, и недвижно стал на небольшом расстоянии от людей, а они с немым удивлением глядели на него.

Видно было, как стоявший на ногах поднес бинокль к глазам, потом, приложив руки ко рту, вскричал:

— «Красин! Welcome!» *

Тот же спокойный, грузный штурман Брейнкопф, секретарь экспедиции Иванов, доктор Средневский и многие из команды быстро спустились по штурмтрапу на лед. Они взяли с собой доски и лестницу для перехода через полыньи и торосы, носилки, веревки. Я до сих пор вижу темные человеческие фигуры, устремившиеся вперед. Видно было, как им хотелось скорее, не теряя ни одной минуты, подбежать к людям на льдине, спасти их, взять скорее к нам на корабль. Вместе с тем продвигались вперед они медленно и с трудом: лед был мелкобитый и кругом было очень много воды.

Когда они подбежали к льдине, которая была размером всего 10×8 м, на ней оказалось два человека. И. М. Иванов, подбежавший первым, бросился к стоявшему на ногах.

— Мальмгрен? — спросил он.

— Нет, комендант Цаппи.

— А где Мальмгрен?

Цаппи сказал что-то по-итальянски и указал рукой вниз, под льдину.

Стоявший на льдине был высокий, крепкий человек в грязном засаленном полярном костюме, обросший густой бородой; другой, который оказался комендантом Мариано, лежал на льдине, на рваном одеяле. От слабости он не мог говорить, только глаза лихорадочно блестели на худом, изможденном лице, обрамленном рыжеватой бородкой.

На соседней льдине, отдаленной от первой неширокой полосой чистой воды, были распластаны брюки, от которых шла тонкая веревка к первой льдине, а из разорванных доскутов брезента была сложена фраза: *Help Food Zappi Mariano* **.

Мариано положили на носилки и бережно понесли через торосы к кораблю. Это было нелегкое дело: приходилось через воду перебираться по доскам, а с тороса на торос переползать по лестнице.

* Добро пожаловать (англ.).

** Помощи пищи Цаппи Мариано (англ.).

Цаппи шел самостоятельно, он отказывался от помощи и утверждал, что еще достаточно крепок.

Медленно и осторожно подвигались к кораблю люди. Вот они уже совсем близко подошли к борту ледокола. Носилки с Мариано были краном подняты на палубу, Цаппи же, цепко хватаясь за



Цаппи поднимается на трап «Красина». На носилках лежит Мариано.
7 часов 12/VII 1928 г.

поруки, самостоятельно поднялся по штурмтрапу, у которого я в то время стоял.

Когда ему кто-то сказал, что я начальник экспедиции, он рванулся ко мне, схватил обеими руками мою руку и долго держал ее, глядя мне в глаза какой-то особой, я бы сказал, животной благодарностью. Тем временем Мариано, который лежал на носилках рядом на палубе, обнял мою ногу левой рукой, желая хоть таким образом выразить свою признательность. Я обернулся

и увидел его лицо, выражение которого никогда не изгладится из моей памяти. В глазах светилась огромная радость, а симпатичное измученное лицо его сияло блаженной детской улыбкой человека, возвращенного к жизни, все мучения которого кончились и который чувствовал себя среди друзей, среди спасителей. Я погладил его по руке и, если бы не постеснялся окружающих, наклонился бы и поцеловал этого счастливого человека. Я был глубоко взволнован, к горлу подступил какой-то комок, мешавший говорить. Да и все мы переживали незабываемые минуты высшей человеческой радости, ибо (теперь я уж это знаю) спасти человека от смерти — это действительно величайшее счастье.

Ко мне подошел один из кочегаров, потный, весь в угле, он только что вылез из кочегарки.

— А ведь спасли все-таки, — сказал он улыбаясь, и я не удивился, когда заметил, что катившиеся слезы проложили две светлые полоски на его щеках, запачканных угольной пылью.

Мариано под наблюдением доктора Средневского был отнесен в лазарет. Коменданта Цаппи я пригласил в кают-компанию. Он шел по палубе вразвалку, неловко качаясь на ослабевших ногах, а когда спускался вниз по трапу, то неуклюже перебирал ими, как человек, отвыкший ходить после долгой болезни.

Я усадил Цаппи в глубокое кресло. Он лихорадочно и нервно поворачивался в разные стороны. Я сел рядом с ним, и он быстро стал рассказывать (Цаппи хорошо говорил по-английски и по-французски), как много лишений они перенесли, что они уже тринадцать суток ничего не ели.

Я перебил его:

— А Мальмгрэн, где же Мальмгрэн?

— C'était un homme! * — сказал Цаппи. — Он умер месяц тому назад, — прибавил он после некоторого молчания. — Дайте мне есть, я очень голоден.

Я просил позвать доктора. Антон Владимирович разрешил дать первый раз только горячий кофе и несколько бисквитов. Через 5—6 минут все было подано, и Цаппи в несколько глотков уничтожил принесенное и попросил еще. Ему дали немного бисквитов. Но этого было мало для голодного человека, он хотел получить настоящую пищу, но доктор запротестовал и категорически запретил продолжать есть.

— Что же, — шутил Цаппи, — вы нас спасли от голодной смерти, а есть нам не даете?

* Это был настоящий человек (франц.).

Потом здесь же, в кают-компании, Цаппи написал две телеграммы: одну — матери, другую — в морское министерство в Рим.

Учитывая состояние Цаппи, я попросил окружающих не спрашивать его больше, хотя журналисты проявляли нетерпение. Он и Мариано были отнесены в ванную, где их раздели, искупали, а затем переодели в чистое белье и платье.

Я телеграфировал в Москву:

Счастлива донести вести сегодня семь утра спасены двое из группы Мальмгрена Цаппи и Мариано тчк Мальмгрэн месяц назад скончался

Самойлович.

Нобиле я сообщил:

Коменданты Цаппи и Мариано на борту Красина стоп Мальмгрэн умер месяц назад стоп Идем группе Вильери стоп Просьба сообщить их место

Самойлович.

Вскоре я получил от него радиogramму:

Мои сердечные поздравления стоп Моя глубочайшая благодарность стоп Ура вам и Красину

Нобиле.

От «Читта ди Милано» получил через несколько часов известие, что у них будет связь с Вильери только в 14 часов 55 минут, после чего нам будет сообщено их место.

В 9 часов 40 минут я снова получил радиogramму:

Красину

Прошу принять поздравления и восхищение перед чудодейственными усилиями которые были вами предприняты в связи со спасательными действиями

Читта ди Милано.

Нам радостно было получить приветствие и от нашей братской экспедиции:

Красин Самойловичу

Искренне поздравляю вас Чухновского успехом тчк Место Малыгина утром двенадцатого широта 78 градусов 45 минут долгота 34 градуса 00 минут

Визе.

Спасенных нами итальянцев после ванны перенесли в лазарет.

Нашего доктора очень беспокоило здоровье Мариано. У него было лихорадочное состояние, общая слабость, повышенная температура, ступня правой ноги была обморожена. Доктор утверждал, что приди мы 10—12 часами позже, мы не застали бы Мариано в живых.

Вот что доложил мне П. М. Иванов, помогавший раздеваться в ванной коменданту Цаппи:

«Мы пришли в лазарет, и я ввел Цаппи в ванную комнату. Ванна была уже приготовлена, доктор с санитаром были заняты с Мариано, я же помогал раздеваться Цаппи, так как зарубелые руки плохо ему подчинялись. Начали с ног. Цаппи был обут в короткие тюленьи мокасины, обвязанные веревкой. Я развязал веревку. Это было очень трудно сделать, так как она сильно намочила. Мокасины были тоже очень мокрые. Развязав веревку, я снял мокасины, под ними оказалась другая пара, немного посуше, и, наконец, две пары теплых шерстяных чулок. Потом начал снимать брезентовую рубашку с капюшоном. Цаппи взялся рукой за рубашку и сказал: «Мальмгрэн». Что он хотел этим сказать, я не понял, но думаю, что эта рубашка принадлежала Мальмгрэну. Снимать ее было очень трудно — она была очень сыра. После этой сняли вторую, меховую рубашку и брезентовые брюки и затем еще одну, вязаную шерстяную рубаху. Цаппи остался в меховых брюках и теплой рубахе. Я попросил его вынуть все из карманов. Он понял и стал вынимать. Достал компас и, показывая мне, сказал: «Мальмгрэн», а затем еще что-то по-французски. Пришедшему в лазарет П. Ю. Орасу Цаппи рассказал, что это компас Мальмгрэна, который тот просил передать матери. Затем он достал бумажник, три письма и двое часов, после чего снял брюки из плотного серого материала на белом меху, которые были подпоясаны веревкой. Под этими брюками оказались третьи брюки — суконные темно-коричневые, и когда он снял их, то остался в теплом белье. Раздевшись совсем, он вошел в ванну и все время повторял: «Карашо! Карашо!» — «Откуда вы знаете русские слова?» — спросил я. На ломаном русском языке он объяснил, что был в России — в Одессе, Сибири (Омске или Томске, я не понял точно), был на Дальнем Востоке и еще где-то.

Тем временем в соседней комнате укладывали Мариано в кровать. Цаппи закричал: «Мариано, Мариано!» — и о чем-то быстро заговорил с ним на итальянском языке. Затем показал на тело

и стал объяснять, как он сильно похудел. Но особенного истощения на теле не было заметно».

Я был удивлен, как много одежды у Цаппи по сравнению с Мариано, и просил Иванова точно подсчитать количество одежды. Вот что сообщил мне Иванов.

Что было надето

на Цаппи	на Мариано
1. Шапка меховая	1. Рубашка меховая
2. Рубашка брезентовая с капюшоном	2. Рубашка вязаная
3. Рубашка меховая	3. Брюки суконные
4. Рубашка вязаная	4. Носки теплые, 1 пара
5. Брюки брезентовые	5. Теплое белье, комбине
6. Брюки меховые	
7. Брюки суконные	
8. Тюленьи мокасины, 2 пары	
9. Теплые носки, 2 пары	
10. Теплое белье, комбине	

Всю перечисленную одежду Цаппи и Мариано мы потом передали в распоряжение Музея Института по изучению Севера*.

О несоответствии в одежде Цаппи и Мариано стало известно на корабле, и сразу же симпатии экипажа оказались не на стороне Цаппи. В самом деле, мы спасли двух человек, двух товарищей по несчастью и невольно бросалось в глаза, в каком относительном благополучии находился один и как бедствовал другой. То обстоятельство, что Цаппи был крепок, здоров, бодр, а Мариано находился при смерти с обмороженными пальцами на ноге, ставилось в вину Цаппи; очевидно, Цаппи обделял своего товарища в еде. В данном случае я передаю только настроение своих товарищей; у меня лично нет никаких доказательств, что это было так. С другой стороны, у нашего доктора сложилось впечатление, что Цаппи голодал лишь дней пять, а Мариано — дольше, но категорически утверждать это он не брался, ибо не знал, каким было состояние организмов этих двух людей раньше. Все это были одни предположения, которые могли казаться вероятными благодаря тому факту, что Цаппи, крепкий, здоровый, был гораздо лучше и теплее одет, чем его умирающий товарищ. Но самое сильное впечатление произвела на нас преждевременная смерть

* Сейчас Музей Арктики и Антарктики.

Финна Мальмгрена. Его у нас в Ленинграде хорошо знали (он прилетал в Советский Союз на дирижабле «Норвегия»), и Мальмгрена успел тогда завоевать всеобщую симпатию.³⁵

Вследствие перегруженности текущей работой на «Красине», а также не считая себя вправе беспокоить вопросами только что спасенных людей, я не расспрашивал Цаппи об их печальном походе. Но, несмотря на мое запрещение, наши журналисты имели все же с Цаппи продолжительную беседу.

Вот к чему сводился рассказ Цаппи.

Когда на ледяном поле (после катастрофы с дирижаблем «Италия») из радиограммы с Сан-Паоло* стало известно, что предполагаются поиски экспедиции Нобиле у северо-западных берегов Северо-Восточной Земли Шпицбергена, некоторые участники экспедиции стали строить различные планы достижения Земли. Как рассказывал впоследствии проф. Бегоунок, у Цаппи и Мариано возникла мысль достигнуть пешком Норд-Капа, где можно было встретить промышленников, чтобы затем оказать помощь оставшимся на льду. Мальмгрена, как единственно опытный человек в полярных путешествиях, выработал по их просьбе план похода. Считалось, что, если проходить по 10 км в день, через три недели можно достигнуть Норд-Капа. Нобиле был против разделения группы и считал более целесообразным остаться всем на месте. С другой стороны, проф. Бегоунок считал, что непременно должен остаться один офицер для астрономических наблюдений и радиотелеграфист Биаджи. Его слова, однако, были встречены глубоким молчанием. Таким образом, все, кто был здоров, за исключением Трояни и Бегоунка, решили покинуть льдину смерти (нужно сказать, что Мальмгрена ничего не знал об этом плане). Попробовали соорудить из обломков дирижабля сани, чтобы на них везти раненых, но они оказались непригодными.

30 мая, когда в юго-западном направлении была замечена земля — острова Брок и Фойн, — вопрос о походе к земле был окончательно решен. Мальмгрена, Цаппи и Мариано простились со своими товарищами и отправились в далекое путешествие, которое кончилось так трагически. По свидетельству проф. Бегоунка, у них было с собой по 18 кг провизии на человека, главным образом пеммикана и шоколада. Револьвер был оставлен группе Нобиле, но зато они взяли с собой топорик и два охотничьих ножа, кроме того, секстан, бинокль, карты и таблицы. Мариано решил взять также запасное полярное платье и карманный компас.

В последний момент Биаджи также захотел уйти с этой партией. Тогда Мальмгрена твердо решил остаться с группой. Нобиле самым резким образом воспротивился уходу Биаджи, тот покорился и затем самоотверженно выполнял свои обязанности. Оставшиеся написали коротенькие письма. Бегоунок передал Мальмгрена письма для невесты и сестры, письма других взяли с собой Цаппи и Мариано.

Впоследствии, уже будучи на «Красине», Бегоунок был крайне удивлен, когда узнал, что аккуратный Мальмгрена не передал его писем Цаппи и Мариано, когда те его покидали.

Так или иначе, 30 мая Мальмгрена, Цаппи и Мариано, имея на месяц продовольствия, отправились в путь. Мальмгрена, у которого была сломана левая рука, мог нести только небольшую часть провизии, остальная часть ноши была разделена между итальянцами. С большим трудом, по торосам, обходя полыньи, группа из трех человек шла к о. Брок, но через две недели она оказалась от него дальше, чем в первый день: дрейфовавший лед относил путешественников в другую сторону.

Уже на двенадцатый день похода Мальмгрена совершенно обесилел, а на четырнадцатый окончательно свалился. Он упал на снег и заявил, что дальше не в состоянии продолжать путь.

— Вы теперь должны одни идти вперед, чтобы спасти покинутых нами, — сказал Мальмгрена. — Меня оставьте здесь спокойно умереть.

Мальмгрена, по словам Цаппи, совершенно отказывался принимать пищу.

— Когда я давал ему шоколад, он отбрасывал его в сторону с каким-то отвращением, — говорил Цаппи.

Впоследствии, когда я был в Риме, Цаппи мне рассказывал, что Мальмгрена закрыл курткой голову и предложил Цаппи покончить с ним ударом топорика, который был с ними.

Он и Мариано, рассказывал Цаппи далее, оставили Мальмгрена, предварительно вырубив топориком для него углубление во льду. Мальмгрена, по-видимому, боялся, что иначе, т. е. если он будет лежать на поверхности льда, он может подвергнуться падению медведя, который примет его за морского зверя. Мальмгрена отдал Цаппи свой компас с просьбой передать его матери.

Затем Цаппи и Мариано отправились дальше. Еще через 24 часа они видели Мальмгрена в 100 м от того места, где они отдыхали, и, когда захотели подойти к молодому шведу, он замахал им руками и закричал, чтобы они шли дальше, прочь от него.

* Мощная радиостанция в Риме.

Итальянцы так и поступили, и Цаппи потом у нас на корабле высказал твердую уверенность, что Мальмгрен умер вскоре после их ухода: он был совершенно обессилен, да и нищи у него не осталось; он решительно отказался оставить при себе даже самое небольшое количество воды.

В пути Мариано ослеп и Цаппи принужден был тащить его за собой через торосы и трещины во льду. Наконец наступил такой период, когда они в течение пяти-шести дней не могли двигаться вперед.

Только 22 июня Цаппи и Мариано, который к тому времени снова обрел зрение, заметили острова Брок и Фойн, оказавшиеся ближе, чем они предполагали.

Вдруг они услышали шум мотора. Это был большой гидроплан, летевший над ними. Однако их не заметили. Они были глубоко разочарованы, но вместе с тем и обрадованы: значит, ведутся их поиски. Они кричали летчикам, подавали сигналы, размахивая руками, но тщетно — их снова никто не заметил.

Однажды они были очень близко, в какой-нибудь полумиле, от берега. У Цаппи уже появилась уверенность, что они наконец достигнут его. Но Мариано внезапно снова потерял зрение. В этот день у Цаппи впервые возникла мысль покинуть Мариано. Последний уговаривал его сделать это во имя спасения остальных. Но состояние льда было такое тяжелое, что Цаппи не решался идти один с большой ношей. Он перетащил ослепнувшего Мариано на большое ледяное поле, более надежное при дрейфе. Когда поле принесло довольно близко к мысу Ли-Смит, у Цаппи снова промелькнула мысль попытаться одному его достигнуть, но задача была уже невыполнима.

30 июня, по словам Цаппи, была съедена последняя провизия. Тем временем льдину ветром приблизило к о. Брок, потом к мысу Вреде.

4 июля Мариано снова просил Цаппи оставить его, но было слишком поздно. С ослабленными силами, без провизии не было никакой надежды на успех.

Цаппи и Мариано обрели себя на смерть и спокойно ее дожидались. Более слабый Мариано завещал голодному Цаппи свое тело.

Однажды к ним близко подошел медведь, и Цаппи решил пойти на него с небольшим топориком, но медведь чего-то испугался и повернул от них прочь.

10 июля Цаппи снова услышал шум мотора. Как помешанный, вскочил он с места, на котором лежал, схватил обрывок какой-то

тряпки, взбежал на торос и в иступлении начал кричать и махать, как флагом, этой тряпкой.

Какое чудо! Самолет с красными звездами их заметил и стал делать над ними круги. Он сделал пять кругов, затем улетел.

Цаппи и Мариано взволнованно начали обсуждать, сколько времени нужно самолету, чтобы долететь до Кингсбея и обратно, думая, что самолет улетел туда, чтобы им доставить провизию. Но прошло много часов, а самолета все не было... Отчаяние снова охватило несчастных.

12 июля утром они вдруг услышали какой-то странный звук.

— Я слышу звук сирены парохода, — сказал Цаппи.

— Этого не может быть, — равнодушно, слабым голосом ответил Мариано. — Ты галлюцинируешь.

Цаппи взобрался на высшую точку тороса. Он увидел дым корабля, он снова как иступленный замахал руками. Его оглушил пронзительный звук сирены. В это время корабль повернул к ним.

— Мы спасены, Мариано. Я не ошибся, огромный пароход идет к нам, — сказал Цаппи и как замороженный продолжал стоять на льдине.

То был «Красин».

Мы на «Красине» не могли скрыть своей печали, узнав о гибели Финна Мальмгрена. Мы преклонялись перед волей этого человека. Полубольной, он вышел в тяжелый поход и, когда увидел, что становится другим помехой, пришел к простому решению — пожертвовать своей жизнью ради спасения других.

Да, это был настоящий человек, память о котором всегда будет жить в наших сердцах. Международная семья ученых поистине может гордиться своим сыном.

Должен сказать, что все симпатии участников нашей экспедиции были на стороне Мальмгрена. Мы не могли понять, как можно было бросить слабого, беспомощного Мальмгрена на произвол судьбы. Конечно, история полярных стран знает немало случаев, когда сильные оставляли слабых, но известны и замечательные случаи товарищеской солидарности. Я вспоминал Роберта Скотта и его знаменитый поход к Южному полюсу. Когда Скотт возвращался с Южного полюса потрясенный тем, что за месяц до его прихода из его рук вырвал победу другой³⁶, он, как известно, попал в очень тяжелые условия. Один из его спутников, Отс Эванс, не мог продолжать с ним трудный путь, и Скотт, сам терявший силы, с трогательной заботливостью ухаживал за ним, возвращался к нему, когда тот отставал, помогал ему идти вперед, пока тот не скончался у него на руках в его палатке.

Но стремление итальянцев попасть к Северо-Восточной Земле, чтобы оказать помощь своим товарищам, могло бы служить им оправданием.

Как известно, гибель Мальмгрена на все лады обсуждалась в прессе всего мира. В связи с этим в Риме впоследствии была организована правительственная комиссия под председательством известного адмирала Каньи. В качестве свидетелей были вызваны многие лица, причастные к деятельности экспедиции Нобиле и его спасению. Эта комиссия при объективном рассмотрении могла бы пролить свет на все события, которые и до сих пор продолжают волновать многие сердца, однако, к сожалению, кроме постановления комиссии, другие материалы, касающиеся ее работы, не были опубликованы. 4 марта 1929 г. было вынесено решение, по которому поведение Цаппи и Мариано считалось достойным похвалы. Нобиле же был обвинен в плохой организации экспедиции и в том, что первым вылетел с Лундборгом, оставив своих спутников.

Очень распространена была версия, что Мальмгрен был съеден своими спутниками. Известны, конечно, многие случаи каннибализма, вызванные мучительными страданиями от голода, но здесь, на мой взгляд, он не имел места хотя бы потому, что группа при выходе имела месячный запас провизии. Мальмгрен был оставлен окончательно через пятнадцать дней. Таким образом, у его спутников оставался еще достаточный запас продовольствия. Можно ли думать при таких обстоятельствах о каннибализме? Мне кажется, что нет, об этом не может быть и речи.

Цаппи и Мариано были помещены в лазарет, и ровно в 8 часов, т. е. через 1 час 20 минут, был дан ход машинам.

Глава одиннадцатая

НА ПОМОЩЬ ГРУППЕ ВИЛЬЕРИ. — ОБНАРУЖЕНИЕ СОРА И ВАН-ДОНГЕНА НА О. ФОЙН. — У «КРАСНОЙ ПАЛАТКИ». — ВСТРЕЧА СПАСЕННЫХ И СПАСИТЕЛЕЙ. — РАДИО НОБИЛЕ. — ФУТБОЛ НА ЛЬДИНЕ БЕЛОГО МЕДВЕДЯ. — В КАЮТ-КОМПАНИИ

Счислимое место ледокола было 80°39' с. ш. и 26°07' в. д. Нас окружал мелкобитый лед с сильно разъяденной подводной частью.

Мы взяли курс к месту, где находилась группа Вильери. Перед нами стояла задача помочь им возможно скорее. При других обстоятельствах мы бы, конечно, не преминули заняться поисками трупa Мальмгрена.

Едва мы тронулись, как ко мне пришел доктор и подробно доложил о состоянии здоровья обоих спасенных итальянцев.

Цаппи очень нервничал. Он все просил предоставить ему и Мариано отдельную каюту. Он был удивительно крепок, ни за что не хотел спокойно лежать на своей койке — то сидел на ней, то ходил. Охотно и очень громко разговаривал, так что приходилось обращать его внимание на то, что Мариано тяжело болен. Как говорил доктор, Цаппи находился в сильном нервном возбуждении.

Наш санитар Анатолий Иванович Щукин не отставал от доктора в заботах о двух спасенных и с величайшим терпением ухаживал за больными. Его работа облегчалась тем, что Цаппи немного говорил и понимал по-русски.

Однажды приходит ко мне Щукин и просит моего совета вот по какому поводу. Щукин как-то назвал Цаппи «товарищ Цаппи», т. е. обратился к нему так, как все мы на корабле друг к другу обращались. Однако Цаппи показалось оскорбительным такое обращение.

— Я для тебя, — Цаппи обратился к Щукину на «ты», чего мы также не допускали, — не товарищ, а господин, — сказал Цаппи. — Как же мне теперь его называть? — спрашивал меня с недоумением наш покладистый и усердный Щукин.

Впрочем, он сам придумал блестящий выход из создавшегося трудного положения. Итальянца звали Филиппо, Анатолий Иванович стал его звать по-русски — Филипп Петрович. Ничего не поделаешь, ведь Цаппи был гостем на нашем корабле.

По пути к месту группы Вильери нам приходилось идти среди тяжелого торосистого льда. Но между льдинами было много чистой воды, и я поэтому не сомневался, что мы достигнем «красной палатки».

Когда мы были на траверзе о. Фойн, вахтенный начальник Легздин и старший помощник Пономарев заметили сигнал, подаваемый кем-то на острове. На гребне его стоял человек и качал шестом. Мы были уверены, что это капитан Сора.

Я приказал просигналить, что мы за ним зайдем на обратном пути. Я боялся промедления и остановок, очень опасаясь за судьбу людей, бедствовавших на плавучем льду. Как бы ни было тяжело положение капитана Сора, однако он находился на твердой земле, и я надеялся, что через два дня мы будем снова у о. Фойн.

О том, что мы обнаружили Сора, я тотчас же сообщил на английском языке нашему полнреду в Осло и отправил телеграмму в Москву.

Цаши посыдал огромное количество телеграмм. Я думаю, что в этот день мы отправили его телеграмм больше, чем всех остальных. Я вспоминаю, как он раздраженно говорил мне, что «в течение целого часа» радист не успел передать всех его телеграмм.

Как я уже отмечал раньше, мы не могли находиться в прямой связи с группой, так как у последней была коротковолновая станция, а мы на коротких волнах не работали, поэтому место группы мы получили через «Читта ди Милано», которому я в 12 часов послал радиограмму:

Просьба сообщить видит ли группа Вильери Красина тчк Желателен каждые полчаса пеленг на нас.

Через час я получил ответ:

Наш разговор с палаткой 14 часов 55... (пропуск)... мы сговорились с группой и уведомим вас тчк Благодарим

Читта ди Милано.

Между тем «Красин» подходил к району, где, по указанию «Читта ди Милано», находилась группа Вильери. Лед стал тяжелее. Стояла пасмурная погода, но видимость была неплохая. Все окружающее нас пространство мы разделили на секторы, за каждым из которых следило несколько человек. Однако, несмотря на все старания, мы не видели палатки.

В 14 часов 45 минут я запросил срочно «Читта ди Милано»:

Мы находимся расстоянии трех миль от указанного вами места группы тчк Видимость десять миль однако палатка не видна тчк Просьба сообщить новое место группы путем пеленгов на острова и если возможно на Красина.

Наконец-то в 17 часов я получил радостную телеграмму:

Палатка видит вас пеленг на SW расстоянии 10 километров

Читта ди Милано.

Место «Красина» было 80°31' с. ш. и 29°15' в. д. Лед был разреженный, и мы только изредка сталкивались с тяжелыми полями.

В 15 часов 30 минут мы шли почти по чистой воде.

Рев сирены снова пронесся надо льдом и морем. Он доходил до пустынных берегов Северо-Восточной Земли, до о. Большого и мыса Ли-Смит. Мы уже видели этот так часто упоминавшийся мыс, хотя за 10—13 миль он был трудноразличим.

Ледокол повернул по указанному курсу на юрд-ост, и все же не по этому курсу, а влево от него на 45° в 20 часов 15 минут был замечен дым на льду.

Первым его заметил вахтенный начальник — помощник капитана Я. П. Легздин. А через несколько минут был уже виден торчавший вверх хвостом аэроплан Лундборга, палатка и группа людей, которые казались едва различимыми маленькими точками.

Могу ли я выразить словами счастье и радостный восторг, охватившие нас? Как в великий праздник, у всех были сияющие, улыбающиеся лица.

Мы продолжали жадно следить в бинокль за льдиной. Ясно был виден самолет, издали казавшийся совсем крохотным, напоминавший игрушечную стрелу, воткнувшуюся под острым углом в лед. Чуть-чуть отличалась ото льда своим грязным цветом палатка. А люди, как на киноэкране, черными точками двигались по ледяному полю. Они, вероятно, быстро перебежали по льду, но нам казалось, что они едва передвигаются. Через небольшие промежутки времени вспыхивали дымовые сигналы.

Сирена умолкла. В тишине, нарушаемой только шумом скользящих вдоль борта льдины, могучий «Красин» приближался к затерянному во льдах людям. Сердца наши так сильно билось, что трудно становилось дышать.

Расстояние между «Красиным» и ледяным полем все уменьшалось. На льдине уже можно было кое-что различить: самодельную прогнувшуюся радиомачту, имевшую довольно жалкий вид, какой-то предмет, темнеющий недалеко от палатки, который впоследствии оказался резиновой лодкой, сброшенной летчиком Мадалена, еще что-то в стороне. Люди же держались теперь кучкой.

Наши моряки ловко развернулись и мастереки подошли к ледяному полю, как к пристани, не отколов от него ни одного вершка льда.

Машинный телеграф, беспрерывно до того звеневший, остановился, и медная стрелка показывала для всех трех машин: «Стоп!» «Красин» достиг намеченной цели.

Я почувствовал громадное облегчение. Тревога за судьбу людей, которых мы шли спасать, ни на один час в течение всего похода меня не оставляла; бесчисленные заботы, ответственность за жизнь своих спутников, за корабль неизменно занимали мой ум, но в этот момент казалось, что задачу, возложенную на нас, мы выполнили. В этот радостный миг я не думал о работе, которая нам еще предстояла. Я испытывал блаженное чувство

счастливого человека, во власти которого оказалась необыкновенная, столь редкая возможность доставить счастье и радость другим людям.

По ледяному полю размеренным шагом приближалась к борту «Красина» высокая фигура. Человек, одетый в свитер с широкой каймой внизу, казавшейся белым поясом, шел, высоко поднимая длинные ноги, оставляя глубокие следы в жидком, подтаявшем снегу. Остановившись на расстоянии двух десятков шагов, он громко крикнул:

— Вильери.

В нескольких метрах от него шли еще два человека — профессор Бегоунок и инженер Трояни, как мы потом узнали.

Был спущен парадный трап.

Я быстро сошел на лед, за мной П. Ю. Орас, капитан и другие.

Глубоко взволнованный, я крепко обнял и горячо расцеловал этих людей, сразу ставших для меня близкими, хотя никогда до того я их не видал и не знал. И трудно было сказать, кто из нас чувствовал себя более счастливым — спасенные или спасители.

Вильери среди всех других выделялся высоким ростом. Лицо, обрамленное густой бородой, сразу же располагало к себе. Он часто улыбался своей немного женственной улыбкой, показывая при этом сверкавшие белизной зубы. Впрочем, почти все итальянцы удивляли меня своими белоснежными зубами.

Немного в стороне от него стоял полный, очень хорошо выглядевший проф. Бегоунок. В нем тотчас же можно было узнать славянина: русая бородка и светлые волосы на голове выделяли его среди брюнетов итальянцев. Едва мы познакомились и он узнал, кто я, его первым вопросом было:

— Не могу ли я на «Красине» продолжать свои научные работы?

— Конечно, можете, — ответил я, улыбнувшись, — мы ведь тоже занимаемся научными исследованиями, и я буду рад оказать вам содействие в этом отношении.

Инженер Трояни смущенно пожал мне руку.

В стороне, у палатки, на костылях, сделанных из весел резиновой лодки, стоял механик Чечioni. На его молодом лице сияла улыбка счастливого человека. Только радиста Биаджи не было среди нас. Оказывается, он, склонившись на корточках у радиопарата, выстукивал свою последнюю радиogramму:

— Все кончено. «Красин» подошел. Мы спасены.³⁷

Я разрешил всей команде спуститься на лед. Наши ребята с радостью бросились вниз, обгоняя друг друга. Всем хотелось по-

жать руки спасенным и высказать им свои симпатии, которые, впрочем, выражались в том, что каждый предлагал русские папиросы, зная, что иностранцы до них большие охотники.

На льдине сразу оказалось много народу. Мы пошли к палатке. В нескольких шагах от нее лежала резиновая пневматическая



Группа красинцев и спасенных итальянцев у борта ледокола «Красин» 12/VII 1928 г. В первом ряду слева направо: Суханов, Биаджи (с шапкой в руке), Орас, Вильери, Бегоунок, Самойлович. Во втором ряду: между Биаджи и Орасом — Воронцова, между Бегоунком и Самойловичем — Иванов.

лодка. Шагах в пятидесяти хвостом вверх торчал шведский аэроплан с изображением трех корон и цифры 31 на плоскостях. Между ним и палаткой оттяжками была укреплена радиомачта.

Поле было размером 350×120 м. Снег, покрывавший лед, сильно подтаял, и при ходьбе на нем оставались глубокие следы, которые быстро заполнялись водой. Такими следами льдина была испещрена вдоль и поперек. Во многих местах уже блестели

большие лужи воды, и обитатели льдины с трудом могли предохранить себя от сырости. По счастью, можно было воспользоваться деревянными плоскостями с опрокинувшегося «фоккера» — на них установили палатку. Прочие деревянные части самолета пошли на топливо, и самолет представлял собой жалкий ободранный остов; только мотор был в полном порядке.

На льдине в разных местах были разбросаны пестрые флаги, служившие сигналами для самолетов.

У входа в палатку стояло небольшое изваяние мадонны ди Лоретто, и итальянцы тщательно берегли ее, возлагая на нее свои надежды.

Мы с любопытством осматривали жалкое хозяйство спасенных.

Льдина, к которой пристал «Красин», была уже третьим лагерем участников итальянской экспедиции. Каждый раз, когда дрейф или сжатие угрожало раздавить льдину, им приходилось менять место лагеря. Часть обломков дирижабля, аппаратуры находилось теперь в расстоянии 300 м, и Вильери должен был долго рассматривать в бинокль торосы, чтобы точно определить предыдущее место лагеря.

После первых приветствий все пятеро спасенных были приглашены на корабль. Когда они спустились в нашу кают-компанию, которую Ксения тщательно прибрала к тому времени, им показалось в ней очень жарко. Чувствовалось, что им было неловко в своих засаленных полярных костюмах.

Все жаждали быстрее привести себя в порядок, вымыться, побриться, переодеться — хотелось возможно скорее сбросить с себя все, что напоминало о пребывании на льду.

Уже через час пять человек, незадолго до того находившиеся на грани между жизнью и смертью, приняли совсем иной вид. Одетые в чистое белье и новые с иголки костюмы, они выглядели настоящими европейцами, хотя одежда, которая была закуплена в Бергене, сидела на них несколько мешковато, а обувь трудно было подобрать впору. Биаджи, например, пришлось надеть русские сапоги, а на голове у него было кепи генерала итальянского авиационного флота, которое ему подарил генерал Нобиле, когда улетал с Лундборгом. Получилась необычная комбинация русских сапог с итальянским генеральским кепи.

Чечиони не мог самостоятельно пройти к кораблю. После перелома ноги кость неправильно срослась и ему было больно опираться на ногу. С помощью двух наших кочегаров он бодро проковылял к «Красину» на одной ноге. Доктор осмотрел перелом и тщательно забинтовал ногу.

В общем состояние здоровья спасенных было удовлетворительное. В большей или меньшей степени почти все они страдали ревматизмом, хуже других было состояние инженера Трояни.

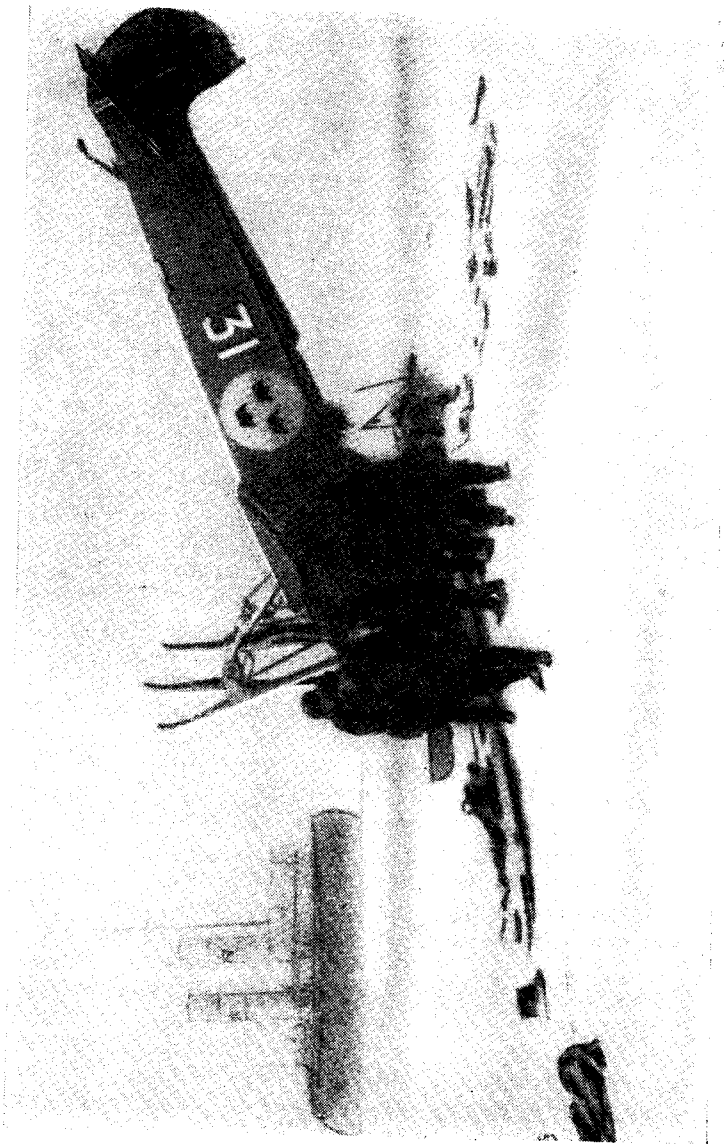
Еще до того, как определились места на корабле для новых наших пассажиров, ко мне пришел доктор Средневский и сказал, что Цаппи просит не помещать вместе офицеров и нижние чины. Он хотел, чтобы Чечиони и Биаджи было предоставлено другое помещение. Такого рода заявление мне показалось чрезвычайно странным. В самом деле, еще день тому назад все эти люди, находившиеся на льду, были накануне гибели, и вот теперь, когда они снова попали в условия нормальной жизни, тотчас же выросла преграда между одними и другими. Я попросил доктора передать Цаппи, что мы на корабле не привыкли к такому разделению и что одна из лучших наших кают будет предоставлена именно «нижнему чину» — механику Чечиони. Биаджи за неимением отдельной каюты был предоставлен один из диванов кают-компания.

В тот же вечер был сервирован общий ужин. Наша простая пища очень понравилась спасенным. К столу была подана одна из имевшихся у нас немногочисленных бутылок коньяку. Я со всей искренностью пожелал нашим новым друзьям преуспевания и счастья в жизни и отметил, какую огромную роль в деле их спасения играли партийные и правительственные органы, Комитет в Москве и вся советская общественность.

Тем временем команда была занята погрузкой на «Красин» самолета Лундборга и всех вещей, находившихся на льдине. К утру все уже было на корабле.³⁸

Как легко было грузить на корабль легкий «фоккер»! Не надо было строить особый помост, как это мы делали для нашего тяжелого «юнкерса». Самолет подтащили к борту и без особых затруднений поставили краном на ту самую площадку, которая освободилась после старта Чухновского.

Палатка, остатки продовольствия, резиновая лодка и прочие мелкие вещи заняли немного места. Все это было разложено для просушки на баке. Здесь же лежали мокрые карты, астрономические таблицы, сырой брезент, и на особой веревке — отсыревший итальянский национальный флаг. Большое количество карт северного побережья Советского Союза и приполярной Америки свидетельствовало о широких замыслах итальянской экспедиции. Однако с момента размещения на корабле спасенные потеряли всякий интерес к этим надоевшим им вещам.



«Красин» у последнего лагеря Вильери.

На следующий день, 13 июля, я попросил Вильери вместе с помощником нашего капитана Петровым пересчитать и принять предметы и вещи, найденные нами на льдине. Я объявил по команде, чтобы все найденное на льдине было передано Петрову.

Странная картина наблюдалась утром на баке. Как старьевщики, Вильери и Петров возились с грязными мокрыми рубашками, панталонами, с инструментами, радиоаппаратом, компасами. Я думал, что у этих двух людей, очевидно, было разное отношение к вещам: у одного каждая мелочь была связана с самыми тяжелыми воспоминаниями, другой с любопытством и некоторой брезгливостью смотрел на них взглядом постороннего человека.

А рядом с грудой грязных мокрых вещей трепыхался обрывок голубой материи, на которой четко был выведен девиз: «Ubi pes aquila...» *

Этот флажок Мариано хранил у себя на груди во время полета «Итали» и затем во время своего трагического перехода через ледяные торосы. С грустью смотрел я на клочок голубой материи... Ubi pes aquila... Сколько упований, сколько надежд было связано с этим красивым девизом. Человек дерзко пытался осуществить его на деле, и как жестоко он поплатился за это.

Тряпье, одежда, валявшаяся на палубе вперемешку с истоптанной обувью, порванные измазанные карты и изуродованные инструменты — вот что можно было видеть теперь на палубе...

По моей просьбе Вильери сообщил мне данные о дрейфе группы Нобиле — Вильери с 26 мая по 12 июля 1928 г.

26 мая	81° 14'	25° 25'	19 июня	80° 33'	27° 24'
28 »	80 49	27 20	27 »	80 23	28 30
29 »	80 41	27 12	28 »	80 20	28 21
30 »	80 36	27 23	29 »	80 17	28 44
1 июня	80 37	27 12	2 июля	80 24	28 30
3 »	80 37	26 50	3 »	80 26	28 06
8 »	80 30	28 00	4 »	80 21	27 45
11 »	80 37	28 00	5 »	80 15	28 20
13 »	80 37	27 55	10 »	80 29	28 40
15 »	80 34	27 30	11 »	80 29	28 40
16 »	80 32	27 16	12 »	80 38	29 13
17 »	80 34	27 14			

С этого дня стал поступать со всех сторон поток поздравительных телеграмм, восторженных, благодарственных.

* Куда и орел не залетал (лат.).

На мою радиogramму о спасении Цаппи, я получил от Комитета помощи следующую телеграмму:

Комитет помощи вся советская общественность горячо приветствуют экипаж Красина и всех участников экспедиции первым успехом благодаря самоотверженной работе тчк Уверены напряжении всех сил для преодоления всех трудностей опасностей на пути осуществления намеченных целей.

Вскоре мы спасли еще пятерых и послали Комитету радиogramму:

21 час 35 минут 12 июля

Москва Осоавиахим

Двадцать два часа двенадцатого подошли бортом ледяному полю группы Вильери тчк Все спасены тчк Находятся борту Красина тчк Приступаем погрузке аэроплана Лундборга тчк Подробности следуют

Самойлович Орас.

И в 21 час 40 минут:

Чигга ди Милано генералу Нобиле

Я счастлив уведомить вас что Вильери Трояни Чечиони Бегоунек Биаджи находятся на борту Красина стоп Все здоровы

Самойлович.

В 12 часов 30 минут мы получили простую товарищескую телеграмму от Комитета помощи:

Крепко жмем руки сердечно поздравляем победой над стихией.

Экспедиция на «Малыгине» прислала нам свои поздравления, которые были особенно ценны.

К вечеру этого большого дня была получена также телеграмма от генерала Нобиле:

Профессору Самойловичу

Красин 24 часа 40 минут

Я не знаю как выразить вам свои чувства в этот день когда душа моя переполнена радостью тчк От души благодарю Вас замечательно великодушный удивительный поступок тчк Могу ли я вас просить теперь энт возможно ли ваших условиях попытаться осмотреть место аварии дирижабля взяв курс к востоку ст палатки десять пятнадцать миль тчк Я чувствую что прошу

слишком многое за что надеюсь вы простите меня тчк Если бы вы могли это сделать то исследование сейчас было бы произведено наилучших условиях ибо дальнейшем трудно будет найти место палатки когда там никого не будет тчк Я бы рекомендовал осмотреть сектор от 80 градуса до 140 градуса компаса центром которого является палатка и от нее как сказано примерно на десять пятнадцать миль тчк Во всяком случае еще раз глубочайшим образом благодарю вас от всего моего сердца

Нобиле.

Меня глубоко растрогала телеграмма этого истерзанного человека. Я хорошо понимал, как тяжело ему было вдали от своих товарищей, причем он был совершенно бессилён оказать им какую-либо помощь.

Я и мои друзья Орас и Эгги со всей серьёзностью отнеслись к предложению генерала Нобиле.

Тем временем наступил густой туман, и мы вообще никуда не могли двигаться. Площадь, которую по просьбе Нобиле мы должны были осмотреть, равнялась примерно 100 кв. милям, если считать сектор радиусом в 15 миль при центральном угле в 50°. Для тщательного осмотра ледяных полей с корабля понадобилось бы 20—30 дней, тогда как самолётом или лучше всего двумя самолётами это можно было бы сделать за несколько часов. Однако в своей телеграмме Комитету я указал, что сделаю попытку проинвестировать эти поиски, хотя без помощи самолётов я мало верил в их целесообразность.

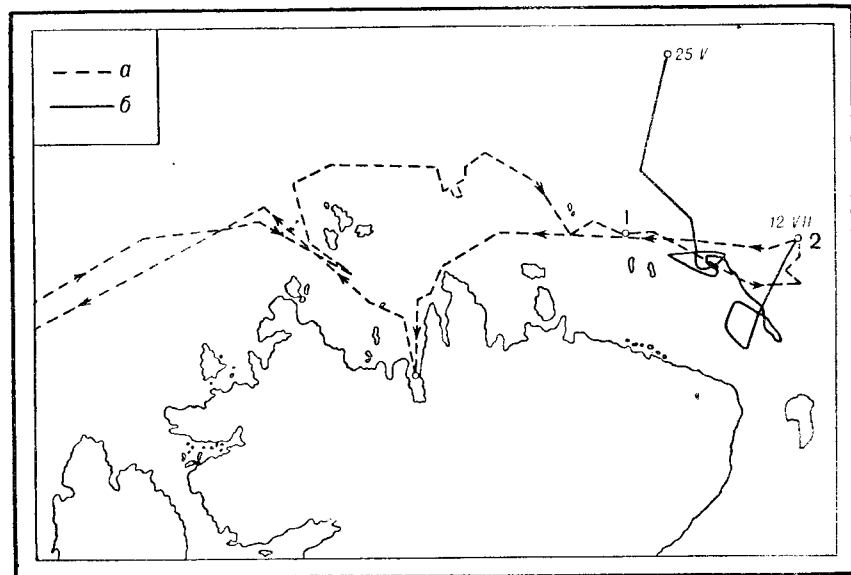
В час дня 13 июля я послал радиogramму:

Москва Осоавиахим

Еще за три мили до лагеря Вильери мы заметили опрокинутый аэроплан палатку тчк Итальянцы давали дымовые сигналы услышав громкую сирену Красина тчк Мы подошли вплотную ледяному полю я и Орас с товарищами спустились по трапу на льдину где ожидали итальянцы тчк Нас сердечно приветствовали бесконечно были рады тчк Оказывается вся их надежда была на Красина но они не ожидали столь быстрого прихода тчк Сейчас Вильери Трояни профессор Бегоунек Чечиони Биаджи на корабле тчк Все здоровы только у Чечиони сломана нога но заживает тчк Все по детски несказанно счастливы что снова возвращены к жизни тчк Горячо благодарили Комитет тчк Сейчас грузим аэроплан тчк Едва подошли к льдине как наступил туман тчк Мы его переждем чтобы пойти к острову Фойн энт где может быть находятся люди потом постараемся пройти Чухновскому забрать их тогда уже Виргобей тчк Только что получил телеграмму

Нобиле где горячих выражения благодарит просит искать третью группу тчк На небольшом расстоянии попытаюсь это сделать тчк Если серьезно приняться надо грузить уголь Адвентбей тчк Команда комсостав горячо приветствуют Комитет тире инициатора помощи итальянской экспедиции

Самойлович.



Карта дрейфа группы Нобиле — Вильери и путь «Красина».

1 — место спасения Цаппи и Мариано; 2 — место спасения группы Вильери. а — путь «Красина»; б — дрейф группы Вильери.

В 7 часов 13 минут того же дня я ответил генералу Нобиле:

Сердечно благодарю вас за любезную телеграмму тчк Я сделал только то что должно было быть совершено тчк Что касается поисков группы с дирижаблем то я полагаю что без самолетов поиски будут бесполезны Красин не имеет достаточно угля на три четыре недели которые необходимы поисков без самолетов тчк В таком случае мы должны будем пойти Адвентбей для погрузки и уже после этого вернуться для поисков

Самойлович.

Я решил стоять у ледяного поля, пока не получу точный ответ от итальянцев.

Когда я вышел на мостик, все уже было погружено на «Красину» и молодежь из нашей команды играла в футбол на слегка подмерзшем ледяном поле. Там, где только что веяло смертью, раздавались бодрые голоса матросов, сильные фигуры которых мелькали по белому снегу.

Вскоре туман настолько сгустился, что даже в футбол невозможно было играть. Я подумал: «Что случилось бы с Цаппи и Мариано, если бы туман спустился сутками ранее?»

Когда я спустился в кают-компанию, там уже стояла тишина. Все спали тяжелым, беспокойным сном после дня, в течение которого так много пережили. На левом диване лежал Биаджи. У него было спокойное лицо человека, уснувшего после долгой, изнурительной работы.

На утро проф. Бегоунек мне рассказывал, что он настолько отвык от чистой постели и теплого помещения, что всю ночь не мог уснуть.

Утром все собрались в кают-компанию. Трояни расположился в углу возле Джудичи и сосредоточенно просматривал какую-то книгу. У него было измученное желтоватое лицо. Он был совсем болен, и вскоре доктор положил его в лазарет. Профессор Бегоунек сидел у края стола за чашкой чая, он с наслаждением покурил русскую папиросу. Его свежее, чисто выбритое лицо выражало спокойствие, и он терпеливо отвечал на многочисленные вопросы окружающих.

Рядом со мной сидел Вильери и с улыбкой объяснял мне маршруты, совершенные дирижаблем «Италия». Маленький живой Биаджи что-то оживленно рассказывал Джудичи по-итальянски, а седовласый Чечиони, уже без бороды, довольный сидел в глубоком кресле, вытянув большую ногу, и спокойно прислушивался к незнакомой ему речи. Чечиони, как и Биаджи, говорил только по-итальянски и не понимал английского, французского и немецкого языков, на которых говорила вся наша интернациональная компания, собравшаяся за столом.

Из рассказов наших спутников постепенно стала вырисовываться картина катастрофы дирижабля «Италия» и жизни на льдине в течение 48 дней.

вблизи восточных островов Земли Франца-Иосифа, где проходил дрейф экспедиции Брусилова.³⁹

В районе Северной Земли исследованы 20 000 кв. км (причем самой Северной Земли обнаружено не было), кроме того, 4500 кв. км в зоне к северо-востоку от Новой Земли и, наконец, 9000 кв. км над Северо-Восточной Землей.

Доктор Мальмгрен провел целую серию метеорологических наблюдений и наблюдений над льдами. Профессор Понтремоли производил многочисленные наблюдения над земным магнетизмом и атмосферным электричеством».

По возвращении Нобиле и участники экспедиции стали деятельно готовиться к третьему полету, на который сам Нобиле возлагал большие надежды, предполагая спустить на лед троих из своих спутников: д-ра Мальмгрена, проф. Понтремоли и Мариано для океанографических, магнитометрических работ и астрономических определений места*.

В программу работ входил полет из Кингсебя к северному берегу Гренландии и оттуда к Северному полюсу вдоль 25° з. д. через неисследованную местность, которая простиралась между маршрутами Пири и дирижабля «Норвегия». Возвратиться предполагалось между 25 и 30° з. д.

23 мая в 4 часа 40 минут дирижабль «Италия» стартовал. Через четверть часа пришлось сбросить два бензиновых бака для облегчения дирижабля при перелете через горы. Затем курс был взят к берегам Гренландии, а оттуда к полюсу. 24 мая в 0 часов 20 минут дирижабль достиг полюса и стал спускаться, пересекая туман на высоте 150—200 м.

Перед путешественниками открылась бесконечная ледяная пустыня.

По свидетельству проф. Бегоунека, лед был прорезан многочисленными каналами, которые казались с высоты узкими лентами. Ученые продолжали вести свои наблюдения. По приказу Нобиле на тросе был спущен крест и сброшен национальный флаг. Трояни открыл бутылку коньяку, которую тут же распили, а граммофон играл итальянский гимн.

* Придавая большое научное значение этому полету, Нобиле предложил принять участие в нем проф. Бегоунеку, проф. Понтремоли и д-ру Мальмгрену. Кроме них, в состав экспедиции вошли коменданты Мариано и Цаппи, лейтенант Вильери, бортмеханики Чечioni и Помелла, такелажник Алессандрини, инженер Трояни, журналист Уго Лаго, первый машинист Ардуино, машинисты Чиокка и Каратти. Всего 16 человек.



Начальник экспедиции на дирижабле «Италия»
Умберто Нобиле.

Спуск на лед не состоялся, так как дул довольно свежий ветер.

Дальше я позволяю себе целиком привести описание катастрофы, присланное мне У. Нобиле для опубликования в этой книге. Я считаю, что следует выслушать того человека, который



Дирижабль «Италия» выведен из ангара перед полетом к Северному полюсу.

был не только руководителем экспедиции, но и конструктором дирижабля. Вот что пишет Нобиле.

«После полюса, который мы оставили в 2 часа утра 24 мая, нас все время сопровождал ветер и туман. Я говорю — туман, хотя подчас это были низкие облака.

Ветер достигал скорости 40—50 км в час и препятствовал нашему продвижению. Мы шли вперед медленно и со значительными отклонениями от намеченного пути, потому что корабль

очень плохо слушался руля. Впрочем, нам ни разу не удалось определить наше положение по высоте солнца, потому что только вблизи полюса, и то очень короткое время, мы держались над туманом. Затем, так как последний поднимался все выше, а нам необходимо было не терять из виду землю, чтобы можно было судить о быстроте полета и дрейфе, мы спустились ниже тумана, и с этого момента в продолжение целых 30 часов мы летели в тумане и при ветре, ни разу не видя солнца или хотя бы краешек неба.

Когда приходится летать в таких условиях, всегда себя чувствуешь подавленным, сильнее ощущается усталость от долгих бессонных часов.

Но если оставить в стороне это чувство подавленности и усталости, которое, впрочем, внешне ни в чем не проявлялось, то на борту днем 24 мая и в ночь с 24 на 25 мая царил полный порядок. Каждый занимался своим делом, позволяя себе лишь изредка несколько часов отдыха.

25 мая условия погоды не улучшились. Мальмгрен выказывал даже тревогу и советовал ускорить ход, чтобы возможно скорее дойти до базы. Поэтому я включил третий мотор, которым обычно во время полета не пользовались, и ускорил число оборотов двух остальных моторов. Таким образом, собственная скорость дирижабля достигла и даже превысила 100 км/час, но над землей мы двигались с быстротой не более 20 км/час.

Само собой разумеется, что при таком напряженном ходе расход бензина увеличивался весьма чувствительно. Мне нужно было во что бы то ни стало определить наше положение, чтобы рассчитать, сколько бензина нам может понадобиться на оставшийся путь до Кингсея. Запасов бензина у нас на борту было достаточно, однако его было не настолько много, чтобы не заботиться об осторожном расходовании его.

Моим главным делом в последние часы перед катастрофой было наблюдение за движением, причем я часто измерял скорость хода и производил радиогониометрические вычисления. Наблюдения эти совершались мной в сотрудничестве с двумя из трех морских офицеров. Третий попеременно с Мальмгреном стоял у руля управления.

Дирижабль находился в легком состоянии, потому что почти не приходилось прибегать к клапанам для выпуска газа из оболочки.

Время от времени на нас падали снежные шквалы. Ледяная корка покрывала в общем весь дирижабль, то и дело от него

отрывались куски льда, которые пропеллерами отбрасывались к бокам корабля. Эти ледяные снаряды летели главным образом от маленького пропеллера, обслуживавшего двигатель радиотелеграфной кабины. Поэтому я постоянно наблюдал за этим пропеллером, и когда он переставал работать, я сам принимался отбивать куски льда, намерзавшие на нем довольно быстро.

Судя по нашим расчетам, мы должны были уже приближаться к северным берегам Шпицбергена, но вскоре убедились, что расчеты эти были ошибочными, потому что земля не показывалась.

Таким образом мы двигались вперед. Тревога наша возрастала: мы не знали, где находился дирижабль, а запас бензина катастрофически убывал. Вдруг произошла порча руля высоты, вследствие чего он очутился в таком положении, которое вынуждало дирижабль спускаться. Испортился же руль потому, что внутри механизма образовался лед.

Как только я заметил неисправность, я остановил моторы; это был единственный способ избежать падения на землю. Приняв эти меры, я немного успокоился, потому что был уверен, что спуск дирижабля приостановится ввиду значительной легкости его.

Так и случилось: мы продолжали спускаться еще минуту-две, а затем начали медленно подниматься.

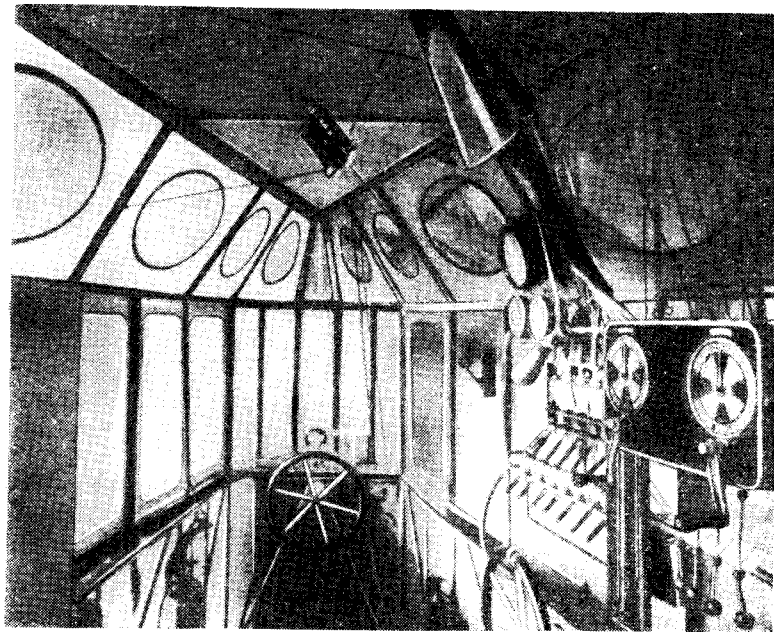
Я вызвал механика Чечиони, который отдыхал внутри оболочки, чтобы он исправил повреждение в рулевом управлении. Пока Чечиони занимался этой работой, дирижабль продолжал подниматься сквозь туман, который начал редеть.

Мариано, первый бортовой офицер, предложил мне подняться над туманом; это нам позволило бы путем астрономических вычислений по солнцу определить наше положение. Такие вычисления мы делали в последний раз, когда находились вблизи полюса. Я согласился с этим предложением и позволил дирижаблю подниматься до тех пор, пока он не выйдет из тумана.

Достигнув высоты, на которой появилось солнце, я вновь пустил в ход двигатель, и в продолжение нескольких минут полет происходил над туманом. Мы осматривали горизонт в надежде увидеть очертания гор Шпицбергена, но ничего не было видно. Тогда я решил опять спуститься к земле.

На высоте приблизительно 300 м мы снова пошли нормальным ходом. Ветер, казалось, умерил свою силу. Я вместе с морскими офицерами продолжал вести радиогониометрические съемки и измерения скорости хода.

Мальмгрен вместе с Цанпи стоял у рулевого управления. Чечиони с помощью Трояни управлял рулем высоты, у которого он оставался с того момента, как я поручил ему исправить повреждение. В задней части кабины за столом сидели Мариано и Вильерри; Бегоунек в это время занимался научной работой. Биаджи был на своем месте в радиотелеграфной кабине.



Внутренний вид гондолы дирижабля.

В 10 часов 25 минут я находился в передней части кабины у открытого окошка. Мне нужно было измерить скорость падения стеклянного шара, наполненного жидкостью, окрашенной анилином.

По времени падения шара я вычислял высоту над морем и исправлял таким образом показания альтиметров.

Вдруг Чечиони обратил мое внимание на то, что дирижабль сделался тяжелее. Я повернулся, чтобы взглянуть на приборы. Они показывали быстрый спуск, хотя дирижабль нес груз на

корме. Я почувствовал опасность и приказал Трояни пустить моторы полным ходом, чтобы динамически уравновесить отяжеление. В то же время, подозревая, что, может быть, какая-нибудь группа клапанов осталась открытой, я приказал Алессандрини взобраться на оболочку и осмотреть ее.

Вскоре, однако, я убедился, что динамической силы было недостаточно, чтобы остановить спуск. Дирижабль продолжал быстро спускаться, несмотря на сильный толчок кверху, вызванный увеличением скорости и предельной осадки кормы. Мы находились уже совсем невысоко над землей. Я понял, что делать больше нечего и что падение неизбежно. Мы только старались ослабить падение. Я приказал остановить моторы, чтобы от них при падении не загорелся дирижабль, и велел Чечиони выбросить цепь из свинцовых шаров, служивших балластом; место Чечиони у руля высоты занял Цаппи.

Мы продолжали падать; лед приближался все быстрее и быстрее. Вдруг Мальмгрен, стоявший у рулевого управления, оставил его и повернулся ко мне с таким видом, как будто хотел сказать, что делать больше нечего. Я инстинктивно схватился за оставленный Мальмгреном руль, но уже в следующее мгновение увидел приближающиеся остроконечные льдины. Я спокойно ждал неизбежного столкновения со льдом. Послышался страшный грохот. Потом какой-то предмет унал мне на голову. Я был сжат. Сразу же почувствовал, что у меня внутри как бы что-то оборвалось, но боли не ощутил. Затем я был сбит с ног. «Все кончено», — подумал я спокойно.

Когда я открыл глаза, то увидел, что лежу на льдине, страшно развороченной. Подле меня лежали Мальмгрен, Цаппи и Чечиони. На ногах стояли Мариано, Вильери, Бегоунек, Трояни и Бладжи. Я увидел дирижабль, который, слегка наклонившись кормой книзу, поднимался, относимый ветром к востоку. Взор мой долго оставался прикованным к большим черным буквам, выведенным на борту «Италии». Затем дирижабль скрылся в тумане. Все было потеряно. Тут я почувствовал, что ранен в голову и сломал ногу и руку. Дышать было трудно. Мне казалось, что я не проживу и двух-трех часов, но не жалел об этом. Я был даже рад этому. Я посоветовал товарищам обратиться мыслью к богу, а сердцем к далекой родине. Из моей груди вырвался возглас: «Да здравствует Италия», и товарищи его подхватили.

Было 10 часов 30 минут 25 мая.

С момента, когда Чечиони, стоявший у руля высот, впервые возвестил тревогу, до нашего падения на льдину прошло не более

двух-трех минут. В этот промежуток времени на борту царил абсолютное спокойствие и порядок. Команда давалась и исполнялась с исключительной быстротой и хладнокровием.

Но предотвратить катастрофу было нельзя. Все произошло до того неожиданно, до того молниеносно, что я до сих пор не могу прийти в себя.

В тяжелые дни, следовавшие за падением, я долго раздумывал над тем, какие причины могли его вызвать. Я строил много предположений. Я анализировал их на все лады, но ни к какому заключению прийти не мог.

Ничего больше не могу прибавить и сейчас. Со времени катастрофы прошло уже 8 месяцев, все это время я не переставал искать причины ее, но положительно ничего не придумал. Два факта останутся непреложными: во-первых, дирижабль был в легком состоянии и вдруг отяжелел, во-вторых, отяжеление происходило очень быстро и очень интенсивно.

Первое пришедшее мне в голову объяснение состояло в том, что отяжеление было вызвано внезапно наступившим атмосферным возмущением. По этому предположению дирижабль оказался в слое разреженного воздуха, что можно было бы объяснить переходом через полосу холодного воздуха, отмеченную Геофизическим институтом в Тромсё как раз во время катастрофы.

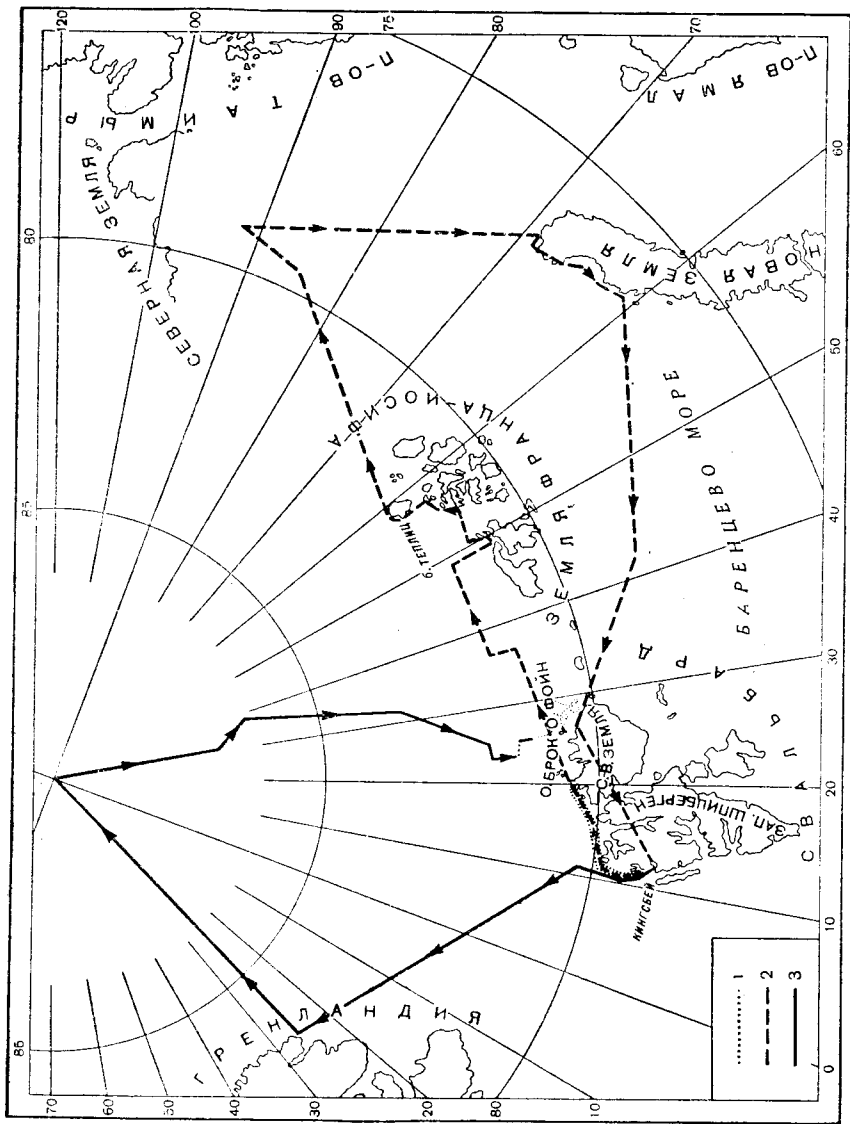
Однако эта гипотеза не вполне меня удовлетворяла. Такому атмосферному возмущению, по всей вероятности, предшествовала бы сильная кипевая или бортовая качка (или оно сопровождалось бы качкой), чего в действительности не было.

Тогда я стал думать, что, может быть, при прохождении сквозь туман дирижабль покрылся льдом.

Несомненно, такая возможность была. Во время нашего трехкратного полярного полета образование ледяной коры наблюдалось много раз и зачастую вызывало сильнейшую тревогу. Я наблюдал случаи отяжеления на целую тонну и даже больше.

Таким образом, можно принять гипотезу об образовании значительного слоя льда. Как я уже указывал выше, ледяная кора стала образовываться как раз в часы, предшествовавшие падению. Ничего удивительного нет в том, что при прохождении сквозь туман явление это усилилось до такой степени, что повлекло за собой падение.

В связи с этим считаю нужным привести мнение Мальмгрена. Оценивая с ним в Риме наиболее серьезные опасности, с которыми могла встретиться наша экспедиция, я услышал от него: «С моей точки зрения, самую большую опасность представляет



Карта полетов дирижабля «Италия», составленная У. Нобле. Приводятся маршруты полетов (1, 2, 3).

образование льда». На мои же возражения, что, судя по опыту «Норвегии», лед образовывался быстро лишь на металлических частях, в то время как на ткани оболочки оседал с трудом, он отвечал: «Да, пока не образуется ледяной покров; но как только этот покров образуется, то, как бы он ни был тонок, ледяная кора скует его с такой быстротой, что дирижабль окажется на земле в несколько минут».

Именно это явление изучал Мальмгрен во время его трехлетней полярной экспедиции на судне «Мод», вследствие чего его мнение имело большой вес.

Я должен, однако, заявить, что в момент, когда началось падение, я подумал о том, не остались ли открытыми некоторые из газовых клапанов. Это было вполне возможно, потому что для устранения замеченного мной чрезмерно большого давления в крайнем кормовом отделении я вынужден был открыть клапаны, и весьма возможно, что потом, когда закрывали клапаны, они неплотно легли в свои гнезда, так как в них образовался лед. Вот почему я приказал Александрины взобраться на верх дирижабля.

Я принял во внимание также гипотезу о разрыве оболочки, так как оболочка могла быть повреждена во время стоянки в Кингс-Бее, когда с нее пришлось сметать слой снега толщиной 20 см и более. Возможно также, что на оболочку действовали резкие колебания температуры.

Однако после тщательного обдумывания я пришел к выводу, что разрыв оболочки в каком-либо слабом месте после 57 часов полета маловероятен. Впрочем, еще до вылета я подверг всю оболочку неоднократному и внимательному осмотру. Кроме того, я произвел над ней ряд статических опытов и ничего ненормального не обнаружил.

Могло случиться, что оболочка была прорвана куском льда или осколком пропеллера; но я от этой мысли отказался, так как такого рода разрыв, вероятно, сопровождался бы шумом, которого никто из нас не слышал.

Можно было бы также допустить, что при чересчур быстром полете могла оторваться одна из трубчатых частей металлической арматуры кормы дирижабля и прорвать оболочку; гипотеза эта приемлема, потому что возможно повреждение кормы дирижабля, являющейся самой тонкой и уязвимой частью его.

Наконец, основываясь на показаниях одного из участников экспедиции, утверждавшего, что во время падения отмечено было повышение давления газа в кормовых переборках, я допустил

также гипотезу, что под давлением газа открылись клапаны, чем была вызвана значительная утечка газа и быстрое отяжеление дирижабля. Без сомнения, это могло иметь место. Но тогда возникает вопрос: почему поднялось давление? Ведь это могло быть вызвано только тем, что матерчатые каналы, служащие для выхода компенсационного воздуха, оказались случайно забитыми льдом, который, впрочем, легко мог там образоваться, если принять во внимание, что трубы эти сообщаются непосредственно с внешним воздухом.

Можно идти еще дальше по пути предположений, подвергая их основательнейшему рассмотрению с точки зрения вероятности того или другого из них, но, к сожалению, прийти к какому-либо заключению так и не удалось бы. Истинная причина катастрофы навсегда останется покрытой тайной. Ее можно было бы установить, если бы был найден дирижабль и исчезнувшие с ним товарищи.

В настоящее время, после долгих размышлений по этому поводу, я пришел к выводу, что наиболее вероятную причину отяжеления дирижабля следует искать в совокупном действии двух причин: большое скопление льда, образовавшегося, по всей вероятности, во время погружения холодного тела дирижабля в более теплый влажный воздух, и почти одновременная утечка газа на корме, что было вызвано или тем, что клапаны открылись сами собой, или тем, что произошел разрыв оболочки.

Заслуживает внимания еще одна деталь. После падения, разглядывая на снегу следы, мы заметили, что в момент удара о лед ветер дул поперек кормы. Таким образом, скорость падения явилась равнодействующей собственной скорости, сохранившейся после остановки моторов, и скорости ветра. Этим, между прочим, объясняется то, что мы ударились правым боком, и это было счастливой случайностью, так как иначе с нами не оказалось бы радиотелеграфной станции.

Необходимо иметь в виду, что ветер на земле был гораздо слабее, чем на высоте, на которой мы летели, — около 4 м/сек. Поэтому, учитывая, что за минуту до падения собственная скорость дирижабля равнялась приблизительно 100 км/час, можно прийти к выводу, что и без участия ветра падение было бы очень сильным. Но фактически мы летели почти при носовом ветре; стало быть, при падении дирижабль повернулся почти на 90°.

Как и почему произошел этот поворот, трудно с точностью установить. Вообще говоря, когда приходилось летать при сильном ветре, держать направление было очень трудно, случалось,

что происходили отклонения от курса в правую и в левую сторону до 20 и даже до 25°. Поэтому возможно, что в момент, когда Мальмгрен, убедившись в неизбежности падения, бросил руль, дирижабль шел при боковом ветре. Таким образом, начавшийся поворот продолжался в те короткие мгновения, когда руль оставался предоставленным самому себе.

Когда я инстинктивно схватился за брошенный Мальмгреном руль в надежде направить дирижабль на плоское, покрытое снегом поле, уже не оставалось времени для каких-либо действий, ибо в следующее мгновение произошло падение.

Конечно, было бы лучше упасть при носовом ветре. Удар получился бы смягченным. Без сомнения, так лучше было бы, если бы у нас было время подумать о ветре и если бы мы вовремя заметили, что дирижабль отклонился от своего пути.

Долг командира, как только он заметит внезапное отяжеление, устранить его, динамически поддерживая дирижабль. Это было сделано, приказание давались и исполнялись без промедления. Но когда я увидел, что все было напрасно и что падение предотвратить нельзя, я должен был прежде всего остановить моторы как для того, чтобы избежать пожара при столкновении с землей, так и для смягчения самого удара. В то же время я подумал о том, чтобы сбросить оставшийся еще на борту балласт.

Приказание об остановке моторов было немедленно исполнено мотористами центра и правой стороны. Но не так обстояло дело с моторной гондолой с левой стороны, куда, может быть, не достиг механически переданный акустический сигнал. Поэтому мне пришлось высунуться через левое окошечко, чтобы громким голосом повторять команду до тех пор, пока я не увидел, что пропеллер остановился. Это запоздание, конечно, тоже явилось одной из причин того, что столкновение произошло при значительной скорости хода.

Несколько запоздали мы также с освобождением цепи свинцовых шаров, служивших балластом. Эта цепь была привязана веревкой из пакли. Чечиюни не удалось развязать ее с достаточной быстротой; кроме того, в волнении своем он даже не сообразил, что гораздо проще было бы перерезать ее. Впрочем, если бы он об этом и подумал, у него не хватило бы времени найти нож.

Так как свинцовую цепь совсем отвязать не удалось, то с момента, когда она коснулась льдины, она стала действовать как тормоз, поэтому дирижабль ударился о лед дважды: сначала кормовой моторной гондолой, а вслед за тем передней частью командной гондолы. И после бедного Помеллы, который заплатил за

это жизнью, самый сильный удар пришелся на мою долю, так как я находился в передней части этой гондолы.

Вот все, что можно путем размышлений заключить о катастрофе.

Однако нашлись люди, которые выдвинули обвинение, будто бы я, несмотря на неблагоприятные атмосферные условия, назначил полет к полюсу только из желания прибыть туда как раз 24 мая, в годовщину вступления Италии в мировую войну.

Как ни кажется нелепым то, что я в качестве главы экспедиции мог приурочить полет такого научного значения, как полет, предпринятый 23 мая, к простой исторической годовщине, тем не менее нужно раз и навсегда рассеять эту легенду.

Поистине мне грустно признаться, что, когда мы вылетели из Кингсбея по направлению к Северной Гренландии, я, будучи прекрасно осведомлен о плане и о программе предпринимаемого путешествия, совсем не подумал посоветоваться с календарем.

Да это и неудивительно. В этом томительном ожидании в Кингсбее, в этих нескончаемых заботах о предохранении дирижабля то от снега, то от ветров дни проходили для меня совершенно незаметно. Мною владела одна только мысль — возможно скорее довести до конца программу экспедиции, до того, как с наступлением наиболее теплого времени года, с одной стороны, чересчур сократится полезная нагрузка корабля и, с другой стороны, возрастут риск и трудности полета как в связи с наступлением периода туманов, так и в связи с таянием льдин, в случае если бы нам пришлось после вынужденной посадки искать спасения пешком.

Расчет был очень простой: держать наготове дирижабль и экипаж для того, чтобы вылететь, как только атмосферные условия окажутся благоприятными. Здесь решающее слово принадлежало Мальмгрёну, получавшему ежедневно донесения и советы от Геофизического института в Тромсё, с которыми он согласовывал все свои действия.

Решение о вылете 23 мая было принято на основании радиogramмы Геофизического института в Тромсё, который нам советовал вылететь по маршруту Гренландия — полюс возможно скорее, как только улучшатся местные условия погоды в Кингсбее. Мальмгрён с этим был вполне согласен.

Можно подумать обо всем, можно позаботиться обо всем и предусмотреть все, и все-таки что-то окажется неучтенным. Это черепица, упавшая с крыши и убившая прохожего. Это болт, выпавший из механизма локомотива и послуживший причиной

железнодорожного крушения. Можно лететь, как это сделала «Италия», 250 часов, подвергаясь всякого рода опасностям и побеждая их счастливым образом, но вдруг наступает момент, когда какой-нибудь пустяк, а может быть, нелепость, на первый взгляд незаметная, вызывает катастрофу.

«Заблуждаться на этот счет нельзя. Тысячелетняя тайна полярных областей дешево не достается». Эти слова были написаны мной в Теллере, после того как там снизилась «Норвегия». И, несмотря на катастрофу, люди все-таки будут туда стремиться, пока не останется там ни одного неисследованного квадратного километра. Быть может, они будут туда возвращаться лучше приспособленными, лучше подготовленными, но возвращаться они туда будут.

Риск заключается в самой природе таких предприятий, как наше. Риск в самом намерении быть первым. Быть пионером — это честь, которая оплачивается дорого.

Нужна была катастрофа, чтобы мир увидел, что «Италия» в продолжение 134 часов летала над жуткой ледяной пустыней. В этом отношении радио дало повод к заблуждениям. Из-за того что мы могли обмениваться приветствиями с цивилизованным миром из самой середины полярной области, многие забыли, что вокруг нас на сотни километров тянулась пустыня. Они забыли, что вынужденная посадка в этой пустыне вела почти к верной гибели.

Сколько было пущено в ход средств, чтобы подать помощь потерпевшим крушение — ледоколы, аэропланы, китобойные суда. Сколько стран вышли на помощь — Италия, Норвегия, Россия, Швеция, Финляндия. При всем том мы находились всего-навсего в каких-то 100 км от северного берега Шпицбергена. Достаточно было нам упасть в 100 км еще севернее, чтобы безвозвратно затеряться, так как тогда никто не был бы в состоянии нам помочь.

Знали ли мы об этом прежде, чем пуститься в наше путешествие? Да, мы знали, каждый из нас знал. Я всем говорил об этом ясно. Еще до моего отъезда из Италии, выступая с импровизированной речью в Ротари-клубе в Милане, в которой я говорил о трудностях и опасностях предстоящей экспедиции, я сказал: «Мы вполне уверены и спокойны в отношении подготовки экспедиции. Все, что мы могли сделать для наилучшей подготовки предприятия, сделано. Все, что можно предусмотреть, предусмотрено, даже возможность катастрофы и полного неуспеха. Дело наше опасное, еще более опасное, чем экспедиция 1926 г. На этот раз мы хотим

достигнуть большего, иначе не стоило бы труда туда возвращаться. Но мы пустимся в это путешествие именно потому, что оно опасно. Если бы это было не так, другие нас давно бы опередили». Таково подробное объяснение Нобиле.⁴⁰

Глава тринадцатая

ЖИЗНЬ НА ЛЬДУ С 25 МАЯ ПО 12 ИЮНЯ. — ТЯЖЕЛАЯ БОЛЕЗНЬ МАРИАНО. — ВОПРОС О ПОИСКАХ ТРЕТЬЕЙ ГРУППЫ. — ОБМЕН РАДИОГРАММАМИ. — ПОТОК ПРИВЕТСТВЕННЫХ ТЕЛЕГРАММ. — ВОПРОС О ПОИСКАХ ГРУППЫ АЛЕССАНДРИНИ. — ОБРАТНЫЙ ПУТЬ

В момент катастрофы в передней гондоле находились Нобиле, Мариано, Цаппи, Бегоунек, Мальмгрен, Трояни, Чечиони и Биаджи. Механик Помелла был занят у среднего мотора и пал первой жертвой, когда гондола ударила левой стороной. Остальные были сброшены на лед.

У Нобиле была сломана нога и рука и повреждена голова. Невдалеке от него лежал Чечиони, также со сломанной ногой. У Мальмгрена была сильно разбита вся левая часть тела. Остальные же остались более или менее невредимы.

Дирижабль, освободившийся от гондолы, части продовольствия, стал примерно на 5000 кг легче и медленно под углом начал подниматься вверх, удаляясь в восточном направлении.

Вместе с оболочкой дирижабля были унесены шесть участников экспедиции Нобиле: проф. Пентремоли, Алессандрини, Ардуино, Лаго, Чиакко и Каратти. Если принять во внимание, что с облегчением на 1,5 кг дирижабль подымался на 1 м, следует предположить, что дирижабль мог достигнуть высоты 3000 м. Вскоре после падения Чечиони и другие заметили на горизонте, на расстоянии около 30 км, столб серого дыма высотой примерно 100 м. Дым наблюдался в течение 15 минут. Трудно было объяснить причину его возникновения — появился ли он вследствие взрыва на дирижабле или унесенные с оболочкой люди со льда подавали дымовой сигнал.

Мальмгрен одним из первых пришел в себя и стал вместе с другими осматриваться кругом. Было обнаружено, что из гондолы выпала провизия, палатка, радиоаппарат, аккумулятор, навига-

ционные инструменты и револьвер с патронами. Дело в том, что часть этих вещей находилась в особом мешке, содержавшем все необходимое для той партии, которую предполагалось спустить с дирижабля на лед с целью научных исследований.

Помелла был похоронен во льду, но уже через некоторое время пришлось выстрелом из револьвера отпугнуть медведя, приближавшегося к трупу.

Через несколько часов после катастрофы Биаджи паладил радиопередачу, и в 16 часов понеслись в эфир первые звуки SOS... SOS.

Биаджи прислушивался. Никто не отвечал. Тем временем Мариано с помощью трех хронометров и секстана определил координаты места; они оказались 81°14' с. ш. и 25°25' в. д. от Гринвича.

Общего количества провизии было около 170 кг. При норме 300 г на человека в день его могло бы хватить на 80 дней. По счастью, через три дня после падения Мальмгрена удалось двумя выстрелами из револьвера убить медведя (на расстоянии 50 м от палатки) и, конечно, в значительной мере улучшило положение группы.

После ухода троих — Мальмгрена, Цаппи и Мариано — для группы Нобиле наступили тяжелые времена: радиосвязь все еще не налаживалась, и с каждым днем падала надежда на спасение. Особенно сильное разочарование их постигло, когда они узнали, что их ищут не там, где они в действительности находились.

Только 6 июня было перехвачено известие, сильно всех взволновавшее. Сообщалось, что в СССР услышали их сигналы. Это был наш радиолобитель Шмидт, принявший 3 июня радиограмму, посланную Биаджи. Она гласила: «SOS Italia general Nobile Isole Foyn», Шмидт же понял так: «Italie Nobile Fran Uosof SOS... SOS... SOS... Tirri teno Eh N». На следующий день сигналы Нобиле были услышаны на «Читта ди Милано», но они вызвали сомнение, и комендант Романья запросил номер военного удостоверения Биаджи. С этого времени была налажена связь с группой Нобиле.

Тем временем по просьбе итальянского правительства для оказания помощи участникам экспедиции Нобиле на Шницберген были посланы два норвежских судна «Хобби» и «Браганца», на которых находились самолеты двух выдающихся норвежских летчиков Рисер-Ларсена и Люцов-Хольма.

В десятых числах июня были получены сообщения, что из Архангельска вышел «Малыгин», а из Ленинграда ледокол «Красин».

Но, по словам проф. Бегоунца, они вначале не придавали большого значения походу наших ледоколов.

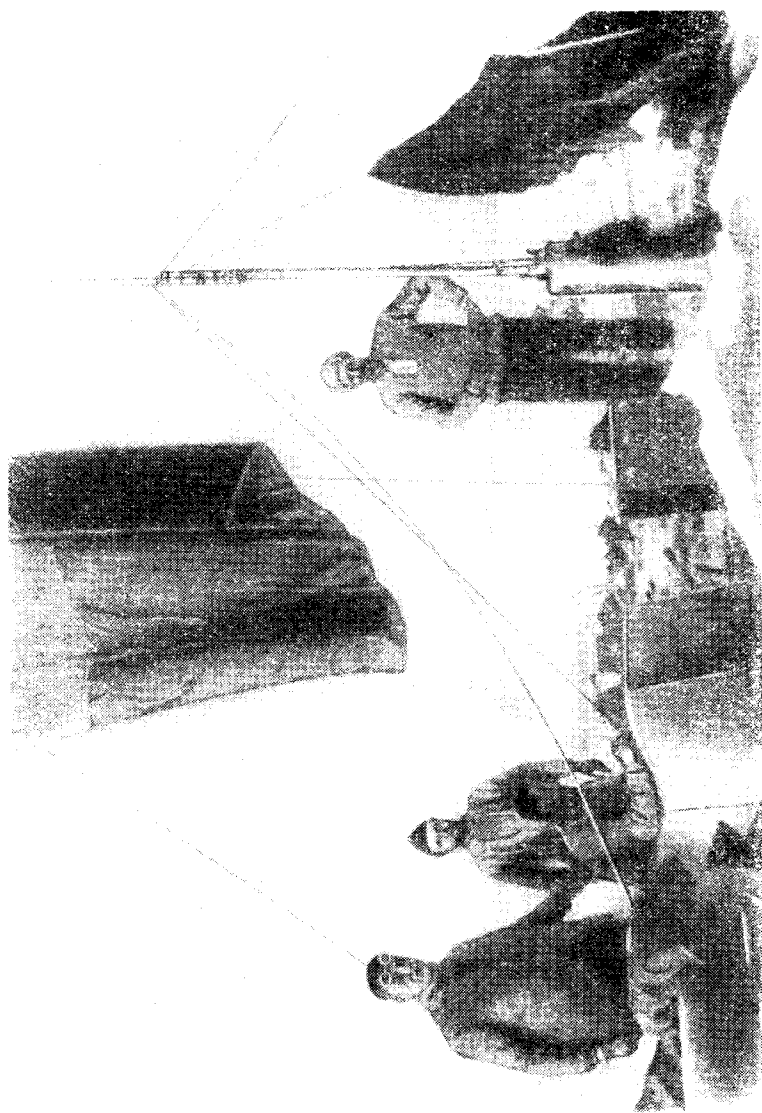
После получения сведений о начавшихся полетах настроение группы сразу изменилось; никто из находившихся на льдине теперь не сомневался, что в том или ином виде помощь им будет оказана.

Особенно большие надежды возлагались, конечно, на самолеты. И действительно, 17 июня они впервые услышали шум мотора — то был Рисер-Ларсен, который, однако, не мог увидеть палатку: так как карты были неточными, он искал ее западнее. 18 июня Ларсен совершил второй полет, но снова безуспешно. Итальянский летчик Мадалена при первом полете также не обнаружил палатки. 20 июня он вылетел вторично, однако даже при наличии радио на самолете он вначале не заметил лагеря и уже повернул было назад, как вдруг на него упали солнечные блики, которые кто-то направил на самолет со льдины. Это Чечони посылал сигналы, поворачивая зеркало из стационара. Тогда Мадалена вернулся. Он в течение полтора часов кружил над палаткой и сбросил на лед бутылки, оружие, аккумуляторы, резиновую лодку, апельсины и лимоны. В тот же день норвежские и шведские самолеты еще раз пытались оказать помощь группе Нобиле, но снова не нашли лагеря. Только утром 22 июня над итальянцами появились самолеты Мадалена и Пенцо. Они сбросили несколько пакетов с продовольствием. В 19 часов 30 минут снова показались самолеты шведской экспедиции — «гайза», пилотируемый Торнбергом, и «фоккер», ведомый Лундборгом. На парашютах было сброшено походное снаряжение и медикаменты. На одном из пакетов, обернутом в желтую бумагу, летчики написали: «От шведской экспедиции. Если можете найти место (минимум 250 м) для посадки аэропланов, снабженных лыжами, то разложите красные парашюты с подветренной стороны».

Такая небольшая площадка еще раньше была подготовлена Вильери вблизи палатки, и Лундборгу удалось посадить на лед свой «фоккер».

Итак, лагерь был достигнут, но оставаться на тающем, дрейфующем аэродроме было рискованно и в 0 часов 00 минут 23 июня самолет Лундборга вылетел обратно, к базе шведской экспедиции, унося с собой Умберто Нобиле.⁴¹

После отбытия Нобиле во главе группы, находившейся на льду, стал Вильери, который был утвержден на этом посту особой радиограммой морского министерства.



Лагерь Нобиле в момент прилета Лундборга. Слева направо: Бегоунец, Торнби, Вильери, Сидит. Впереди, он передает радиосообщение о посылке Лундборга.

Второй полет Лундборга окончился печально. Спустившись по середине ледяного поля, самолет ударился о ледяные торосы и опрокинулся, причем летчик остался невредимым. Лундборг занял место Нобиле.

Лагерь был перенесен на ледяное поле, где остался самолет, и группа с нетерпением стала ждать помощи, тем более что была получена обнадеживающая телеграмма от Нобиле. Однако помощь не приходила, и это очень волновало Лундборга. Он внес предложение оставить больного Чечиони, обеспечив его всем необходимым, самим же двигаться по льду к островам. Однако это предложение не встретило сочувствия. Вильери воспротивился также другому намерению — отправиться всем вместе по направлению к островам. Профессор Бегоунек был прав, когда писал в своей книге, что это путешествие привело бы всех к гибели.

Тем временем шведская экспедиция перенесла летную базу на о. Эсмарка, в 14 км от группы, откуда 6 июля лейтенант Шибберг вылетел на спортивном самолете «Мот» и благополучно снизился на льдине, где находилась группа Вильери и Лундборг, произведенный к тому времени в чин полковника, как сообщили о том газеты, сброшенные шведами на лед.

Лундборг был спасен, на ледяном поле остались снова пять человек. Теперь вся надежда была на «Красина», и он эти надежды оправдал.

— Когда я услышал вой вашей сирены, — говорил, улыбаясь, проф. Бегоунек, сидя в нашей кают-компании, — это было для меня лучшей музыкой, какую я когда-либо слышал.

Я зашел в лазарет, чтобы проведать наших больных.

Цаппи сидел на койке в чистом белье. Он очень обрадовался мне и попросил разрешения открыть иллюминатор, так как ему было очень жарко, но он был крайне недоволен, когда ему объяснили, что этого сделать нельзя, потому что койка Мариано расположена вблизи иллюминатора. В разговоре со мной Цаппи высказался против розысков третьей группы и стал быстро и нервно доказывать, что группа с дирижаблем несомненно погибла и поиски ее будут простой потерей времени.

Затем я подошел к Мариано и наклонился над ним. Состояние Мариано было очень тяжелое, он выглядел очень плохо — на щеках его горели яркие красные пятна, глаза были закрыты, дышал он беспокойно. Когда я погладил его горячую руку, он поднял тяжелые веки и, узнав меня, по-детски улыбнулся.

«My dear professor, my dear professor»*, — сказал он и взял мою руку в свои слабые горячие руки. Я не хотел больше его беспокоить и отошел в сторону. Здоровье Мариано меня крайне тревожило.

«Неужели же мы не сохраним этого человека, ставшего теперь таким близким для нас?» — думалось мне.



Ф. Бегоунек провозжает У. Нобиле к самолету Лундборга для вылета на Шпицберген.

Трояни лежал на койке и читал книгу. Пришлось уложить и проф. Бегоунека, который испытывал сильные ревматические боли. Только Вильери и Биаджи чувствовали себя совсем хорошо. То один, то другой из лежавших в лазарете беспокойно вглядывался через иллюминатор в туманную молочную мглу и спрашивал меня, долго ли еще мы будем стоять на месте.

Я решил, однако, выждать. В 17 часов 30 минут я телеграфировал:

* Мой дорогой профессор, мой дорогой профессор (англ.).

Генералу Нобиле Читта ди Милано

Просьба сообщить намерены ли вы произвести поиски группы дирижабля при помощи гидропланов тчк В таком случае буду ждать на месте у палатки

Самойлович.

Туман стал еще гуще, и на палубе было серо и неуютно. К вечеру снова все собрались в кают-компанию. Уже прошла некоторая неловкость первых часов знакомства, мы совсем сблизились, сдружились со спасенными, и команда старалась всячески оказывать этим людям свое внимание. Догадываясь, как им хочется скорее вырваться из этих угрюмых мест, скорее вернуться к своим близким и родным, наши моряки решили развлечь их. В полном составе явились в кают-компанию наши певцы, из которых многие обладали прекрасными голосами, и оркестр балалаечников.

Полились русские песни сначала печальные, а потом плясовые. Все молча слушали эти чудесные мелодии.

Как раз в самый разгар концерта я получил ответ на мою радиограмму о поисках третьей группы:

0 часов 07 минут Красину

В соответствии с указаниями моего правительства которые только теперь получены я не считаю необходимым идти на поиски третьей группы настоящее время без самолетов жду вас чтобы взять спасенных на борт тчк Будьте любезны прибыть Кингсбей ант если для вас это неудобно я встречу вас Адвентбее

Читта ди Милано.

Я не сомневался, что у итальянского правительства в то время были основания не предпринимать дальнейших поисков. Как я впоследствии узнал, итальянские самолеты находились в неисправном состоянии. Однако я задавал себе вопрос: почему же нельзя было использовать другие, иностранные самолеты? Как потом оказалось, вопрос о дальнейших поисках волновал не одних нас.

Забегая немного вперед, я расскажу здесь об обмене радиограммами, который произошел двумя днями позже.

П. Ю. Орас получил запрос от начальника шведской экспедиции Торнберга.

16 июля 8 часов 42 минуты

Получил ли Красин какие либо сведения о группе с дирижаблем ее положении тчк Какие имеются планы для ее спасения

Торнберг.

П. Ю. Орас ответил Торнбергу в 12 часов:

Когда мы были около места группы Вильери мы предложили Нобиле организовать воздушную разведку группы дирижабля тчк Во время разведки мы предполагали оставаться на месте тчк Через двенадцать часов мы получили ответ что итальянское правительство решило отказаться от воздушной разведки тчк Больше никаких новостей о группе дирижабля нет но мы наверное при встрече с Нобиле этот вопрос обсудим тчк Мы приняли на борт ваш самолет

Орас.

Орасу

16 июля 16 часов 35 минут

Сердечно благодарю за весьма ценные сведения тчк Нобиле не уведомил шведскую экспедицию о вашем предложении относительно организации воздушной разведки группы дирижабля

Торнберг.

Я был крайне удивлен, что Романья ди Манойя⁴², не имея в своем распоряжении итальянских самолетов, не запросил шведов. Я несколько не сомневался, что последние с величайшей готовностью произвели бы разведку, так как имели вполне годные для полета аппараты.

От экспедиции «Малыгина», которая горела желанием нам помочь, я получил радиограмму:

13 июля 13 часов 40 минут

Красин Самойловичу

Прошу срочно сообщить имеющиеся сведения местонахождению найденной группы дирижабля также предполагаемые вами ближайшие действия Красина

Визе.

Я ответил:

Точных сведений третьей группы нет тчк Думаю идти выждав погоду остров Фойн затем Чуэновского потом углем тчк Передайте сердечный привет Гарри Волонтею за их приветствия

Самойлович.

В ответ я снова получил от них радиограмму:

13 июля 3 часа 42 минуты

Красину

*Горячо приветствуем экспедицию Красина тчк Вы еще раз
вписали славную страницу в историю завоевания Арктики
Визе.*

Что нам оставалось делать после телеграммы «Читта ди Милано»? Раз сами итальянцы просят нас скорее доставить спасенных к ним, я принял решение повернуть обратно.

В 16 часов 30 минут 13 июля «Читта ди Милано» передал нам следующую телеграмму:

Красину

*Передаю следующую телеграмму полученную от нашего
премьер министра (эта часть радиограммы была написана по-
английски, потом шел итальянский текст)*

Профессору Самойловичу

*Вы совершили дело которое станет достоянием истории тчк
Вы работали тяжелых условиях Арктики целью выполнить за-
дачи благородной гуманности тчк От имени всех итальянцев
благодарю вас зпт а также от моего имени благодарю всех
ваших сотрудников*

Я ответил следующей радиограммой:

Читта ди Милано

*Прошу передать вашему премьер министру следующее (эта
фраза была написана по-английски, дальше шел русский текст)*

Господину председателю Совета Министров

*От своего имени и от имени всех участников экспедиции
приношу вам господин председатель Совета Министров свою
сердечную благодарность за лестные для нас слова вашей лю-
безной телеграммы тчк Благодаря исключительной энергии об-
щественных кругов Советского Союза огромной помощи Совет-
ского правительства мы счастливы были спасти тех людей ко-
торые во имя науки прогресса человечества жертвовали своей
жизнью*

Самойлович.

Между тем здоровье Мариано вызывало у доктора Средневского серьезные опасения: на правой ноге началась гангрена, температура у больного доходила до 39°. Нужно было принимать экстренные меры — ампутировать ногу. Я посоветовался с Вильери. Он был также крайне обеспокоен состоянием Мариано. Доктор

считал, что два-три дня можно рискнуть подождать. Тщательно обсудив этот вопрос, мы решили отложить операцию.

Из-за тумана мы не могли точно определить свое место. Несмотря на слабый (в полбалла) ветер от SSE или даже полный штиль, нас все же сносило, по-видимому, к северу. Во всяком случае глубины менялись каждую вахту: в 4 часа была отмечена глубина 190 сажен, а в 12 часов — 216 сажен⁴³. Скорость дрейфа невозможно было определить. Счислимое наше место оказалось: широта 80° 36' сев., долгота 29° 13' вост.

Существовало ли здесь поверхностное течение в определенном направлении, трудно было сказать. Во всяком случае, движение групп Вильери и Цапни говорит скорее о том, что дрейф льдов вблизи берега Северо-Восточной Земли зависел главным образом от ветров и приливо-отливных течений.

В ночь с 13 на 14 июля температура воздуха упала до —2,2° (23 часа). Туман начал проясняться. Я запросил Чухновского о состоянии льда в его районе. В 1 час 16 минут я получил от него радиограмму:

*Горячо поздравляю успехом тчк К востоку от Мартенса по
параллели 80 градусов 40 минут проходит граница между спло-
шными льдами битым льдом северу и сплошным типа бере-
гового припая к югу тчк Восточнее меридиана Платена граница
опускается к юго востоку тчк Чистая вода была видна на север
от Семи Островов тчк Нам очень нужна соль продовольствие
табак посуда аптека примусные иголки мыло чулки тряпки тчк
Просим сообщить широту долготу где подобрали Вильери*

Чухновский.

В связи с этой радиограммой П. Ю. Орас послал капитану Торнбергу телеграмму:

*Когда будете производить полеты над Чухновским просьба
сбросить ему соль сковородку тчк Самолет Лундборга погружен
на борт Красина*

Орас.

От капитана Торнберга получена радиограмма:

Орасу

*Вчера (т. е. 12 июля) сняли с острова Фойн капитана Сора
и Ван Донгена две собаки снаряжение оставлены на северной
оконечности острова тчк Поздравляем вас громадным успехом
тчк Просим взять на борт самолет Лундборга*

Торнберг.

Самолет к тому времени уже был погружен на «Красина».

Я отдал приказ готовить машины. В 3 часа 25 минут дан был ход машинам и мы направились обратно. Туман несколько ослаб, но сплоченность льда доходила до 8 баллов, и «Красин» снова начал свою тяжелую работу.

На «льдине смерти» мы оставили пестрые флаги, чтобы легче было ее распознать, если впоследствии пришлось бы снова встречаться с нею.

Во время нашего отплытия на мостике находился один Вильери, остальные его товарищи были в каютах. Мы отвалили от льдины, где было так много пережито; Вильери еще несколько раз оборачивался и провожал ее глазами, пока она не скрылась за торосами. Итальянец со вниманием и интересом наблюдал, как работает ледокол, и все удивлялся его силе.

— Теперь я понимаю, — сказал он мне, — почему вы выдвинули проект посылки именно «Красина». Ледокол полностью оправдал возлагавшиеся на него надежды. Даже не зная, какова его мощность, — продолжал Вильери, — мы верили в то, что только «Красин» может нас спасти.

Ледокол действительно легко поджигал под себя, колот и крошил льдины, в то время уже сильно разъеденные. И все же за первую вахту мы прошли не больше одной мили. Но постепенно лед становился более разреженным, и за вторую вахту мы продвинулись уже на 14 миль.

Нам приходилось очень часто брать глубины в этих слабоследованных местах. Они были небольшие (50—105 сажен), иногда смущали своими резкими колебаниями.

Как мы смогли убедиться впоследствии (в Рипсбее, куда мы зашли за нашими летчиками), море у Северо-Восточной Земли имеет большие глубины лишь в заливах.

Так как капитан Сора и Ван-Донген были сняты шведами с о. Фойн, наш маршрут изменился и мы могли идти прямо к мысу Вреде.

Между тем я получил прекрасное доказательство солидарности в совместной работе. Комендант «Браганцы» телеграфировал:

Этим утром в два часа мы послали санную партию к мысу Вреде стоп Наше место 80 градусов 32 минуты и 21 градус 30 минут

Браганца.

«Благодарю вас очень за ваше великодушное действие», — ответил я по радио.

Нашим радистам в этот день, как, впрочем, и во все последующие дни, приходилось очень туго. Мы получали бесчисленное количество поздравительных телеграмм из нашей страны и из Италии — от родных и близких спасенных.

Из Москвы получили радиogramмы от тов. Микояна, из редакции «Известий», из ВОКСа. Из Ленинграда — от Академии наук, Института по изучению Севера, общества «Аэроарктика» и от многих других организаций и отдельных лиц, для перечисления которых нужно было бы очень много места. Я позволю себе теперь выразить всем этим учреждениям и лицам, часто совсем нам незнакомым, нашу глубочайшую сердечную благодарность. Тогда наше радио было слишком перегружено, и лишь через много дней мы смогли отвечать на приветствия.

Уже в 10 часов 30 минут открылся о. Фойн. С сожалением я подумал об оставшихся там животных. Весь день мы шли в сильно разреженном льду.

В 16 часов прошли то место, где мы всего два дня тому назад подобрали Цаппи и Мариано. Здесь была уже чистая вода. Мы действительно взяли этих бедняг в последний момент. Юго-восточным ветром лед отогнало на 20—30 миль от берегов, температура воздуха доходила до $-1,3^{\circ}$ (в 16 часов). С хорошей скоростью ледокол шел вперед, делая каждую вахту 10—13 миль. Глубины здесь продолжали быть незначительными и сильно колебались в пределах от 42 до 120 сажен.

Ночью шведы сообщили нам более подробные сведения о группе Сора:

Красин Орасу

С острова Фойн взяты капитан Сора и Ван Донген тчк Третий из группы остался на Кап Плагене тчк Вероятно взята экспедицией на собаках высланной с Браганцы тчк Острова Брок Фойн и Шиблера осмотрены самолетов которые взяли группу Сора тчк Зайдет ли Красин какой либо порт Шницбергана

Торнберг.

П. Ю. Орас ответил, что мы вели поиски третьего человека из группы капитана Сора и надеялись скоро взять наших летчиков, после чего предполагали зайти в Адвентбей.

По мере приближения к нашей летной партии мы все чаще сносились с ней. От Чухновского я получил две радиogramмы.

В 19 часов 35 минут:

Самойловичу

Предполагаю что по состоянию льда удобнее всего к нам подойти с севера от Северо Восточной Земли тчк Просьба когда движение там будет затруднено выслать по льду двадцать человек лыжами шасси запасные полуоси хвостовую лыжу тонкий трос домкраты десять брусков стальной трос проволоку два деревянных винта доски гвозди и плотника тчк Остальная мелочь по указанию Федотова

Чухновский.

В 20 часов 09 минут:

Самойловичу

Прошу передать всем кто прислал нам приветствия искреннюю благодарность и заверение в том что мы счастливы быть полезными Советскому Союзу в деле науки тчк Все здоровы тчк Чухновский Алексеев Страубе Шелагин Блуштейн

В 23 часа 30 минут 14 июля я сообщил Чухновскому:

Прошли Кап Платен тчк Идем к Вреде тчк Смотрите тчк Даем сирену тчк Наше место 80 градусов 31 минута северной широты и 20 градусов 44 минуты восточной долготы

Самойлович.

Опять сирена отдавалась эхом в мрачных прибрежных скалах северного Шпицбергена. Ее раскатистый звук призывал третьего спутника Сора, который, по сведениям шведской экспедиции, находился у мыса Платен, и давал знать летчикам о нашем приближении. Мы везли им семь спасенных людей и целый ворох новостей.

В районе мыса Платен мы шли без особых затруднений среди битого льда. Тянулись большие полосы чистой воды. Глубины здесь достигали 100—115 м. К востоку от мыса Платен хорошо был виден небольшой глетчер. Северная часть Северо-Восточной Земли представляла собой сглаженное плато высотой не более 300 м, а вся внутренняя часть фьордов была покрыта еще сплошным зимним льдом.

В 4 часа 15 июля мы подошли к кромке льда и стали в нем пробиваться. Хотя лед был еще сплошным, мощностью до одного метра, но летняя температура оказала на него свое влияние. Снег, покрывавший его, уже значительно стаял, и на его поверхности

образовались озерки воды. Сам лед стал более вязким, не кололся так звонко, как еще две недели тому назад. И «Красин», как в воске, застревал в нем. Приходилось много раз делать перекачку воды с одного борта на другой и идти переменными ходами. Местами, когда попадался тяжелый торосистый лед мощностью до 1,5 м, приходилось особенно трудно; в таких случаях действовали ударами. Но вместе с тем попадался и слабый лед, толщиной до 25 см.

Мы стремились возможно ближе подойти к самолету. По моей просьбе П. Ю. Орас вошел в связь с Б. Г. Чухновским.

Орас Чухновскому

Каков ваш пеленг на нас тчк Глубина у нас 90 сажен тчк Пробиваем лед тчк Идем вперед тчк По счислимому месту до вашей точки 6 миль тчк Зажгите что нибудь тчк Давайте дым тчк Каков вашем районе лед битый или сплошной тчк

Чухновский Орасу

Находимся одной миле от берега около глубины 101 по карте номер 303 тчк Через пять минут пускаем ракету тчк Ваш пеленг на нас примерно 185 градусов Расстояние 10 миль тчк Приступаем к устройству костра тчк Лед 80 сантиметров берегового припая с мелкими торосами до одного метра тчк

Впоследствии оказалось, что мы были в 12 милях от самолета. Между тем здоровье Мариано сильно ухудшалось. Температура доходила до 40°, и гангрена распространялась все выше. Доктор Средневский был чрезвычайно встревожен. Считая, что операцию необходимо сделать возможно скорее, он не хотел брать на себя ответственность за жизнь только что спасенного человека и настаивал на привлечении к этому делу итальянского врача. С Вильери мы снова стали обсуждать положение Мариано.

Возникал проект вызова врача к мысу Вреде, где имелась, по словам Чухновского, хорошая посадочная площадка. Учитывая, однако, что на ледоколе нет подходящих условий для проведения операции, решили отложить ее еще на один день.

Стояла прекрасная погода — полное безветрие при температуре 4° (в 3 часа). Воздух был необыкновенно чист и прозрачен. Это был один из тех ясных дней (вернее ночей), которые тем более восхитительны, что они так редки летом в полярных странах. Мы видели далекие горы и острова за много десятков миль.

С правого борта в 15 милях уже давно были видны Семь Островов, у которых всего лишь неделю назад «Красин» стоял, тяжело

сдавленный полярными льдами. Как недавно и как давно это было!

Когда я всмотрелся в о. Нельсон (из группы Семи Островов), то мне показалось, что хорошо знакомые очертания его приняли какую-то необычную форму. По моим прежним представлениям, крутые скалы этого острова заканчивались высокой призмой. И вдруг я увидел, как на моих глазах эта призма стала расти вверх, а усеченная пирамида, на которую как бы была насажена призма, начала разрастаться вширь. В бинокль и даже простым глазом можно было увидеть, что остров растет в высоту и в ширину. Больше чем вдвое увеличился этот остров в своем размере, потом постепенно снова стал уменьшаться и наконец принял свои прежние очертания.

Нельзя было оторвать глаз от этого замечательного явления, которое объяснялось так называемой рефракцией. Обычно это интересное явление выражается в том, что острова, горы, корабли представляются в опрокинутом виде: горы — вершинами вниз, суда — мачтами к морю. В результате рефракции часто можно видеть сушу за много десятков миль именно потому, что она как бы приподымается и становится видимой. В море часто виднеются несуществующие острова, суща. «Марево» — так называют это явление архангельские поморы.

Рост о. Нельсон продолжался свыше часа, но гораздо быстрее потом он принял свой нормальный вид.

К 6 часам мы вошли в более разрыхленный лед, по-прежнему сплошной, но очень слабый. На нем мы еще издали заметили большое количество черных точек — это было настоящее лежбище тюленей. Когда подошли ближе, я насчитал 21 штуку. Они лежали, греясь на солнце, у проделанных ими отдушин (лунок) во льду. В солнечную погоду тюлень любит погреться на солнце. Он вылезает на лед из полыньи или же проделывает отдушины в слабом льду, пробуравливая его своим теплым телом. Такие лунки наблюдаются иногда во льду толщиной в метр.

Уже к полудню погода сильно испортилась. При температуре 2,6° и слабом ветре от NO пошел сильный дождь и спустился туман. Мы с трудом двигались в вязком льду и прошли за вахту три с половиной мили. Я очень боялся за целостность наших винтов и руля, но мы уже в четырех милях от самолета, и я питал надежду, что все обойдется благополучно.

Через три часа мы наконец увидели самолет. В пасмурную погоду он казался маленьким темным пятнышком. Мы продолжали идти к нему с большим трудом; то и дело приходилось пе-

рекачивать воду, бить лед с разбега, брать глубины. Ведь во всем Рипсбее, куда мы зашли, только в одном месте была отмечена глубина 101 сажень — как раз там, где стоял наш самолет «Красный медведь».

К 18 часам температура упала до $-0,6^{\circ}$ и крупными хлопьями пошел снег. Он падал на палубу, винты, лебедки, крапы. «Красный» принял зимний облик.

Чем дальше мы продвигались в глубь Рипсбея, тем труднее нам приходилось — лед становился все плотнее. Наконец за вахту с 16 до 20 часов прошли всего одну милю. Измерив глубину, которая оказалась равной 150 саженям, и выяснив, что грунт под нами каменистый, мы решили наконец остановиться в одной миле от самолета, который на таком расстоянии легко можно было подтащить к кораблю.

Пройти к Чухновскому и его товарищам вызвались радист Юдихин и сотрудник «Комсомольской правды» Кабанов. Как раз к этому времени наш кок испек очень вкусные московские пирожки, которые наши передовые и захватили с собой вместе с небольшой бутылкой спирта. С ними я послал короткую записку:

Дорогие друзья!

Приветствую вас. Нам дальше идти трудно — боимся за руль и лопасти. Можете ли самостоятельно подойти самолетом и надо ли вам что-либо, помимо того, что написано было в депеше. Будем слушать радио.

Жму ваши руки. До свидания.

Ваш Р. Самойлович

15-VII-28

После спасения итальянцев, по пути к нашим летчикам, я все время думал о программе нашей дальнейшей работы. Свою точку зрения, которая несколько расходилась с морской частью нашей экспедиции, я изложил в следующей телеграмме, посланной в полдень 15 июля:

Москва Осоавиахим

12 часов пятнадцатого находимся широта 80 градусов 18 минут долгота 22 градуса 20 минут четырех милях от Чухновского тчк Форсируем зимний лед ударами продвигаемся полмили час тчк После погрузки аэроплана взятия людей иду Кингсбей сдать спасенных итальянцев на Читта ди Милано тчк Дальнейшем предлагаю поиски Амундсена востоку от мыса Ли Смит до Земли Франца Иосифа можно будет применить гидроплан тчк

Зайти также Землю Франца Иосифа для научных работ тчк Для этого необходимо пополниться углем сделать некоторый ремонт тчк Уголь можно взять Адвентбее также воду тчк Лопасть может быть поставим собственными силами тчк Руль можно будет исправить только доке займет не более трех дней тчк Тогда надо идти предварительно Норвегию тчк Лучшие ремонт руля произвести однако можно идти осторожностью и так поставив только лопасть тчк Относительно угля стармех сомневается пригодности здешнего угля для Красина тчк Мое личное мнение взять здесь уголь воду наставить лопасть идти на восток тчк Срочно отвечайте

Самойлович.

Мне не очень хотелось идти в Норвегию. Я знал, что поход на юг, ремонт корабля, возвращение опять на север займет не одну неделю. Я долго совещался с морским командованием. Наши моряки стояли на своем — они считали безусловно рискованным продолжение поисков без ремонта в доке. В результате я дал вторую телеграмму в Москву:

Дополнение сообщаю что морской состав экспедиции сомневается в возможности дальнейшей работы во льду без производства ремонта руля тчк Считает для этого необходимым заход Норвегию тчк Условия плавания льдах улучшаются

Самойлович.

Как всегда, когда выполнение той или иной задачи не требовало принятия немедленного решения, я и на этот раз запросил наш Комитет помощи, изложив объективно обе точки зрения.

Глава четырнадцатая

У МЫСА ВРЕДЕ. — ЖИЗНЬ ЛЕТНОЙ ПАРТИИ В РИПСБЕЕ. — ИТАЛЬЯНСКИЕ АЛЬПИНИСТЫ. — СЕВЕРО-ВОСТОЧНАЯ ЗЕМЛЯ. — ВСТРЕЧА С «БРАГАНЦЕЙ». — ПОХОД КАПИТАНА СОРА И ВАН-ДОНГЕНА

Отправив Юдихина и Кабанова к летчикам, я вышел на мостик и с нетерпением стал ожидать возвращения наших друзей, вглядываясь в туман, скрывавший самолет. Вскоре стали видны две человеческие фигуры, следовавшие на значительном расстоянии друг от друга, потом еще пять и затем, к мо-

ему великому удивлению, еще четыре человека. Что за чудеса! Летная партия состояла из пяти человек, двое отправились к ним с корабля, значит, должно было быть семь человек. Я стал снова рассматривать группу идущих и совершенно точно насчитал одиннадцать человек. Не могли же наши летчики за пять дней увеличить народонаселение Северо-Восточной Земли!

Первым подошел к кораблю незнакомый нам плотный высокий человек с рыжеватыми волосами и светло-голубыми глазами. Это был, как потом оказалось, норвежец Яльмар Нойс. За ним следовали наши летчики и трое смуглых бравых итальянцев — инженеры Альбертини и Маттеода и сержант-майор итальянского альпийского корпуса Гвальди. Это были крепкие, ловкие молодцы. Они произвели на нас очень благоприятное впечатление. Мы видели перед собой ту самую группу, которая с готовностью вышла два дня тому назад с «Браганцы», чтобы снабдить нашу летную партию всем необходимым, за что мы им были глубоко благодарны. Впрочем, как мне потом рассказывал Чухновский, итальянцы забыли захватить с собою соль, но зато они принесли много других неожиданных предметов. Эта партия подошла к нашим летчикам одновременно с Юдихиным и Кабановым, посланными с «Красина». Четверым с «Браганцы» пришлось сделать большой круг, так как путь им преградил канал, который проделал «Красин» во льду при заходе в Рипсбей.

Все радостно встретили наших летчиков. Лица Чухновского и его товарищей сильно обветрились, загорели и покрылись налетом копоти. Мы прежде всего постарались дать прибывшим горячую пищу и обогреть их в нашей кают-компании.

Тотчас же спасенные нами люди окружили летчиков, им интересно было познакомиться с нашими героями. Цаппи попросил зайти к нему в лазарет Чухновского и бортмеханика Шелагина, которым он и Мариано были обязаны своим спасением.

На корабле вновь наступило оживление. Образовалась довольно большая итальянская колония, прибавился еще один норвежец, влились наши летчики. Последние наперебой рассказывали о своем полете и пребывании на льду.

Читателю уже известно, что Чухновский вылетел в направлении о. Карла XII. Закончив осмотр пака и произведя разведку льдов, самолет возвращался к «Красину». Вдруг бортмеханик Шелагин ворвался в кабину пилотов и закричал неистовым голосом: «Люди, люди!..» Все стали смотреть туда, где Шелагин заметил людей. Алексееву показалось, что он видел несколько человек, не менее пяти. Страубе считал, что он видел двух, Чухновский же

заметил только одного, который размахивал обеими руками. Чухновский снизился до 50 метров и сделал пять кругов над льдиной. Кинооператор старался заснять находившихся на льду, но, как впоследствии оказалось, из-за быстрого движения самолета, летевшего слишком низко над льдом, на киноленте ничего не вышло. Когда на обратном пути Чухновскому не удалось из-за тумана обнаружить «Красина», ему ничего другого не оставалось, как совершить вынужденную посадку, место для которой пришлось искать в районе мыса Вреде. Посадку совершили весьма удачно, но перед самой остановкой самолет наскочил на крутой невысокий торос. В результате сломалось шасси и два винта были повреждены. Самолет сразу остановился, корпус слегка покачнулся и сел прямо на лыжи. Все спокойно вышли из самолета и осмотрели повреждения. Было очевидно, что своими средствами исправить полученные повреждения невозможно. Оставалось ждать прибытия «Красина». Однако продовольственные запасы летной партии не были рассчитаны на длительное пребывание на льду. Вот что Чухновский взял с собой с «Красина»:

Сахар	7 кг	Сгущенное молоко . . .	12 банок
Шоколад	7 кг	Кофе	500 г
Галеты	15 кг	Масло сливочное	4 кг
Мясные консервы . . .	12 банок	Грибы сушеные	1,4 кг

Этого количества провизии могло с трудом хватить на две недели. По счастливой случайности, Блувштейн и Страубе в одно из своих посещений берега убили двух оленей. Очень трудно было тащить туши убитых зверей за несколько километров, но зато они имели прекрасное свежее мясо. А поскольку они не захватили с собой соли, то приходилось варить суп в соленой морской воде. Посуды и сковородок не было с собой, но завхоз Алексеев приспособил консервные банки; из жести консервных банок были также сделаны ложки и вилки. Даже выспаться по-настоящему у летчиков не было возможности. В кабинку все сразу не помещались, приходилось спать по очереди и не больше двух-трех часов. Но все лишения, которые, быть может, при других обстоятельствах казались бы достаточно тяжелыми, переносились довольно легко.

Летчики с жадностью ловили все сообщения, приходившие по радио. А ведь известия были захватывающе интересны. Особенную радость и удовлетворение испытывали летчики, когда узнали, что на льду были подобраны Цаппи и Мариано.

Много часов прошло в беседах, и, несмотря на то что завтра предстояла большая работа по погрузке самолета, обитатели нашего корабля долго еще не могли уснуть.

В ночь с 15 на 16 июля часть команды приступила к устройству на льду помоста для подъема самолета на ледокол. Теперь уж наши ребята имели достаточный опыт в постройке мостков, и работа шла очень быстро. Тем временем другая часть команды была отправлена к самолету, чтобы под руководством механика Федотова приспособить его для перехода к «Красину».

Пока производились эти подготовительные работы, я и мой помощник И. М. Иванов побывали на берегу с целью геологической разведки, а В. А. Березкин занимался гидрологическими исследованиями.

Мы стояли в одном километре от берега, склоны которого террасами шли вверх, достигая в высшей точке 300—350 м. Коренными породами здесь являются сланцы и известняки, которые несогласно налегают друг на друга, имея падение под углом в 45° на SW и NW. Породы относятся, по-видимому, к ордовикскому отделу силура.⁴⁴

Глетчеров на восточном берегу залива у мыса Вреде нет. Сам залив Рипсбей глубоко вдается (приблизительно миль на десять) в побережье. Съемкой берега мы не могли заняться, но, насколько можно было судить по визуальным наблюдениям, карта его отличается большими неточностями. Об этом же мне рассказывал промышленник Нойс, который исходил эти места вдоль и поперек. В частности, к востоку от о. Рипс он обнаружил остров, не указанный на картах. Впрочем, это было не первое географическое открытие Нойса.

Как и большинство норвежских промышленников, он хорошо разбирался в орографии местности и результаты всех своих наблюдений наносил на существующие карты. Он 13 лет работал на Шпицбергене, из них последние 6 лет жил там безвыездно. Норвежцы уходят в эти далекие страны по поручению частных предпринимателей, по преимуществу из Тромсё и северных городов Норвегии. Они охотятся на белых медведей, тюленей, белых и голубых песцов.

На Северо-Восточной Земле водится также много оленей. Почти совершенно уничтоженные в южной части Западного Шпицбергена, они, по-видимому, перекочевали на этот остров. Тот же Нойс во время летнего похода видел небольшие стада их. Доцент А. Хуль мне рассказывал, что брат Нойса в прошлом году убил в Сассенбее старого оленя с большими рогами, к которым была привязана нога птицы с когтем. По заключению Даннера, олень пришел сюда из мест, населенных ненцами, — по-видимому, с Европейского Севера СССР.

Северо-Восточная Земля принадлежит к числу наименее исследованных областей Шпицбергена. Она была открыта английскими китобоями, видевшими еще южный берег в 1617 г. и назвавшими ее Землей Томаса Смита.⁴⁵ Голландские карты XVIII столетия свидетельствуют, что голландским мореплавателям достаточно хорошо известен северный берег ее. Научное изучение Северо-Восточной Земли началось с 1861 г., когда ее посетили шведы, но лишь через 10 лет, в 1871 г., известный английский мореплаватель Ли-Смит с достаточной точностью определил положение как крайнего восточного мыса ее, который впоследствии был назван мысом Ли-Смит, так и юго-восточной оконечности, мыса Мона. Центральную часть Северо-Восточной Земли впервые посетил А. Э. Норденшельд, экспедиция которого зимовала в Моссельбее в 1873 г. Первоначальной мыслью Норденшельда было пересечь этот остров с севера на юг. Однако из-за плохого состояния материкового льда и неблагоприятной погоды его санная партия повернула в пролив Хинлопен, где и вышла к заливу Валленберга. Во время этого путешествия Норденшельд обследовал северную часть Северо-Восточной Земли до мыса Брюна. Шведская группа русско-шведской экспедиции по измерению градуса меридиана (1898—1902 гг.) произвела триангуляционную съемку района Семи Островов и Нордкапа. Лишь в 1912 г. была повторена попытка исследовать Северо-Восточную Землю, которую предприняла экспедиция Шредер-Штранца. Но она кончилась гибелью почти всех участников экспедиции. В 1920 и 1921 гг. этот остров посетил д-р Хуль и, наконец, в 1923—1924 гг. экспедиция оксфордских студентов совершила три похода в центральную часть Северо-Восточной Земли.

Вся центральная часть Северо-Восточной Земли покрыта материковым льдом, достигающим 700 м высоты. Коренные породы Северо-Восточной Земли представляют собой древнейшие отложения, свальбарда и состоят из кристаллических сланцев, известняков, кварцитов, прорезанных в двух районах — у Нордкапа и у мыса Брюна — гнейсами, гранито-гнейсами и гранитами. Берега имеют изрезанный, шхерный характер; возле них разбросаны многочисленные острова, высота которых снижается по направлению к востоку. Так, высота Семи Островов 200—300 м., о. Карла XII — 95 м. Морские глубины у берегов сильно колеблются и достигают 200 м.

На следующее утро Ялмар Нойс со всеми подробностями рассказал нам о приключениях санной экспедиции, с которой он вышел на поиски пострадавших с «Италии».

Она длилась около месяца. В общей сложности участники экспедиции прошли на санях 298,5 км, на лыжах — 45 км и 5,5 км пешком.

Возвращаясь вечером с геологической экскурсии, я увидел, что самолет, поставленный прямо на лыжи без шасси, под одним мотором движется к ледоколу. Как неуклюжая птица, он шел, переваливаясь, по неровному льду и остановился у помоста. К этому же времени вернулся и д-р Хуль, ходивший вместе с Нойсом также на геологическую разведку. В полночь объявили аврал для подъема самолета, и общими усилиями самолет снова водрузили на площадку.

Ледокол пошел в обратный путь. В 7 часов 50 минут «Красин» стал разворачиваться в сплошном льду, чтобы попасть в старый, проложенный им канал. Однако канал был уже зажат, и нам пришлось идти по его краю, действуя ударами во льду мощностью от 25 см до 1 м, местами крайне разрыхленном. Решено было идти в Кингсбей, для того чтобы передать на «Читта ди Милано» спасенных нами участников итальянской экспедиции.

Мы проходили в районе вод, гидрологический режим которых был совершенно неизвестен. Поэтому В. А. Березкин усердно работал, отбирая серийные пробы воды с различных глубин. Таким образом, до Кингсбея нам удалось сделать два гидрологических разреза.

В 13 часов мы увидели впереди по курсу «Браганцу», а через четыре часа «Красин», ловко развернувшись, подошел к ее левому борту. Старый моряк Свендсен, капитан «Браганцы», был удивлен искусным маневрированием «Красина». Действительно «Браганца» казалась совсем крошечным суденышком по сравнению с гигантом «Красинным», однако последний с ходу подошел вплотную к ней, так что без сходней можно было перейти на «Браганцу».

Тотчас же на «Красин» перешел представитель итальянского командования Бальдицоне. В ответ на его приветствие я выразил ему благодарность за посылку санной партии в Рипсбей.

Три итальянца и Нойс перешли на «Браганцу», а на борт «Красина» перебрался доктор Елидо Чендали для консультации и участия в лечении больного Мариано. Доктор был совсем молодой человек, недавно служивший во флоте.

Через 20 минут все было готово, и «Красин» пошел вперед, идя малым ходом, чтобы дать возможность «Браганце» следовать за собой. Однако уже через полмили «Браганца» не в состоянии была идти даже в канале, который оставлял за собой «Красин»:

обломки льда за кормой ледокола были слишком велики для этого суденышка, и оно вскоре отстало.

Наш доктор и его итальянский коллега тщательно осмотрели ногу Мариано и решили подождать до прихода в Кингсбей, чтобы в госпитале на «Читта ди Милано», где имелся операционный стол, произвести неизбежную ампутацию.

На «Браганце» мы узнали подробности о походе Сора и Ван-Донгена.

18 июля инженер Варминг, летчик Ван-Донген и капитан Сора покинули «Браганцу» и на девяти собаках отправились на восток. При подходе к мысу Платен Варминг ослеп и его оставили в палатке, обеспечив продовольствием на один месяц. К нему скоро вернулось зрение, и он благополучно вернулся к «Браганце». Остальные двое продолжали свой путь, пройдя в первый день более 40 км. Собаки бодро тащили двое саней, на которые были погружены продовольствие, палатки и пр. Передовых собак старались менять через каждые 40 часов. Путь был очень тяжелый, в торосистом льду, и путники неоднократно проваливались в воду. На третий день путешествия они пережили сильную бурю, во время которой едва не погибли. Собаки умирали одна за другой, и на шестой день их путешествия, когда они достигли о. Брок, у них осталось всего четыре собаки. За недостатком провизии нескольких собак пришлось съесть. С о. Брок они перешли на о. Фойн, на что употребили 30 часов. В конце июня снова разразилась сильная буря. Приходилось продвигаться в ледяной каше со скоростью не больше 100 м в час. Зная, что группа Нобиле находится в 40 км от о. Фойн, они пошли по направлению к группе, но не могли обнаружить лагеря. С громадными трудностями они вернулись обратно к о. Фойн. Так как продовольствие кончилось, убили еще двух собак, которыми и питались. Капитан Сора и Ван-Донген уже совсем потеряли надежду на спасение, как вдруг увидели «Красина», пробивавшегося сквозь льды. С самой высокой точки о. Фойн, лежащей на высоте 150 м над уровнем моря, они стали подавать сигналы «Красину», и наши товарищи их заметили.

Но так как мы на «Красине» должны были спешить на помощь группе Вильери, находившейся на дрейфующем льду, мы сигнализировали, что зайдём на о. Фойн на обратном пути. Между тем капитан Сора и Ван-Донген были уже 12 июля сняты шведскими летчиками.

В 0 часов 20 минут 19 июля мы вышли на чистую воду. Ввиду сильной вибрации кормы, вызванной потерей лопастей, борто-

вым машинам был дан средний и даже малый ход, средняя же машина продолжала работать на полном ходу. В то же время вахтенные матросы усиленно крепили грузы, готовясь к длительному походу. Погода стояла пасмурная. Температура колебалась от 0,8 до 3°С, дул легкий ветер северных румбов.

По пути в Кингсбей В. А. Березкин выполнил гидрологические работы, сделав четыре серии глубоководных измерений в юго-западном направлении.

Утром 19 июля мы повернули на юг, а в 7 часов были уже на траверзе горы Митры, названной так знаменитым полярным исследователем Норденшельдом. Затем открылись восхитительные Три Короны, три горы, обрамленные ярко сверкавшими ледниками, и мы повернули в Кингсбей, в один из красивейших заливов Западного Шпицбергена.

У южного берега виднелся дымок паровой трубы — там стоял «Читта ди Милано», который так часто упоминался в наших радиogramмах, но которого мы никогда не видели.

За час до поворота в Кингсбей ко мне зашел д-р Хуль и показал мне телеграмму от норвежского офицера Ховденаста с французского крейсера «Страсбург». Он спрашивал о деятельности «Красина» и о дальнейших планах нашей экспедиции. Я сказал, что экспедиция безусловно будет продолжать дальнейшие поиски как Амундсена, Гильбо и их спутников, так и группы Алессандрини, прибавив, что можно было бы, если это нужно, встретиться на Шпицбергене для координации наших действий или же сговориться подробнее по радио. Доктор Хуль отправил соответствующий ответ Ховденасту, известив вместе с тем норвежское министерство обороны о том, что «Красин» готов продолжать поиски Амундсена.

Глава пятнадцатая

ПРИБЫТИЕ В КИНГСБЕЙ. — ПЕРЕДАЧА СПАСЕННЫХ НА «ЧИТТА ДИ МИЛАНО». — ВСТРЕЧА С НОБИЛЕ. — УГОЛЬНЫЕ МЕСТОРОЖДЕНИЯ. — СПУСК САМОЛЕТА. — ЛЕТЧИКИ ОСТАЮТСЯ В КИНГСБЕЕ. — ОКОНЧАНИЕ РАБОТ «МАЛЫГИНА»

Когда мы вошли в бухту, от «Читта ди Милано» отделился моторный катер под военным итальянским флагом.

Палуба «Красина» была полна народу — все, кто только был свободен от вахты, вышли наверх, все спасенные нами — Вильери,

Бегоунок, Трояни, Цаппи, Биаджи и даже Чечиони на своих костылях — столпились на верхнем мостике. Только больной Мариано оставался недвижимым на лазаретной койке.

Цаппи перегнулся через борт, стал махать шапкой и что-то кричать на катер. Какой-то плотный, небольшого роста офицер стоял на корме катера и, приставив руку к уху, тщательно старался



Вид залива Кингсбей с высоты 1700 м.

понять то, что кричал Цаппи. Через минуту катер подошел к переднему трапу, у которого уже ожидали гостя П. Ю. Орас и вахтенный начальник. Офицер, оказавшийся комендантом Романья ди Манойя, начальником итальянской экспедиции, был приведен ко мне на мостик.

Взяв под козырек и горячо пожав мне руку, он передал от имени итальянского правительства благодарность всем участникам экспедиции. Его тотчас же окружили спасенные итальянцы. Каждого он обнял и расцеловал в обе щеки. Романья передал мне

также благодарность от генерала Нобиле, который, по его словам, вследствие болезни не мог посетить «Красин».

Тем временем на ледокол прибыл начальник шведской экспедиции, энергичный капитан Торнберг, который также обратился к нам со словами благодарности за спасение и доставку самолета Лундборга. Вскоре на ледокол прибыли выдающиеся летчики Мад-



«Красин» и «Читта ди Милано» в Кингсбее.

далена, Пенцо и другие. С берега подъехал представитель норвежской угольной компании, добывающей здесь уголь.

Откуда-то появилось на палубе несколько фотографов и кинооператоров, которые снимали все, что только могли. Обращали на себя внимание чрезвычайно расторопный американский кинооператор и, кроме того, немец и два итальянца. Один из них, особенно рьяный, переходя со шлюпки на катер с двумя тяжелыми киноаппаратами, свалился в воду, а так как он ни за что не хотел выпустить аппараты из рук, то так и пошел бы ко дну, если бы один из матросов, захватив несчастного оператора багром за брюки, не вытащил его из воды. Американский его коллега, заметив

весьма интересный для него кадр, не преминул заснять эту не совсем обычную сцену.

Мы стали прощаться с переходившими на «Читта ди Милано» итальянцами, с которыми мы за эти несколько дней сроднились и стали друзьями. Каждый из них на прощание начертил мне в дневник несколько слов, которые весьма характерны были для их тогдашнего настроения. Вот что они писали:

«Ubi nec aquila!» *

Адальберто Мариано

Берег Шпицбергена, 18 июля 1928
Ривароло (Турин)

Проф. Самойловичу моя глубокая благодарность за то, что он возвратил меня семье, и мое восхищение ловкостью, мужеством и самоотвержением, с которым «Красина» совершила свой подвиг человеколюбия.

Феличе Трояни

Виа Инполито, Пьемонте 26, Рим 41

Проф. Самойловичу. Не только благодарность спасенных вами людей будет наградой за ваш подвиг, но и благословение бога, даровавшего вам довести до конца это спасение, память о котором сохранится в истории полярных путешествий.

Благодарю вас за жизнь, которую вы мне возвратили, профессор, благодарю за вашу ласковую помощь, благодарю за вашу приветливость.

Память о вас и о составе «Красина» навсегда сохранится в моем сердце, и мои молитвы будут всегда сопровождать вас, чтобы бог сохранил вас для новых подвигов, гуманных и научных.

Позвольте мне обнять вас с сыновней любовью.

Фиделियो Цинни

Перкато Сарачено (Форли)

Благодарю проф. Самойловича и его сотрудников за жизнь, которая была спасена ими 12 июля 1928 года.

Д-р Франц Бегоушек
Ирига — Подоль

Вот у трапа столпились итальянцы, наша команда, фотографы, кинооператоры. Началось общее прощание, каждый хотел пожать

* Куда и орел не залетал!.. (лат.)

им руку, посмотреть на тех людей, ради которых столь многим рисковали, и запомнить навсегда их лица.

От всего сердца, как своим родным братьям, пожал я руки этим людям, таким теперь счастливым и радостным.

Катер отвалил от борта «Красина» и быстро ушел по направлению к «Читта ди Милано». Потом катер вернулся снова, чтобы



Мариано переносит на катер для отправки на «Читта ди Милано»

взять Мариано, который к этому времени уже был укутан и положен на носилки. Его пришлось на штронах крапом спустить в катер. Как и неделю тому назад, когда мы впервые увидели его на мокрой колеблющейся льдине, он слабо помахивал нам рукой. Так он приветствовал своих спасителей, так он и прощался с ними. Перед отправлением он все беспокоился, чтобы не забыли передать на «Читта» его голубое знамя. «Ubi nec aquila», — вспоминалось мне.

Бедный Мариано, ему еще пришлось пережить тяжелую операцию!

Тем временем подошло шведское судно «Таня» для взятия на борт самолета. Капитан Лундборг прибыл на «Красин», где и был мне представлен. Передача самолета не отняла много времени, и через час «Таня» уже отвалила от ледакола.

К нам снова прибыл Вильери, которого я сразу не узнал, — он был в военно-морской форме итальянского офицера. Он передал мне привет от генерала Нобиле и его горячую просьбу посетить его на «Читта ди Милано». Нобиле извинялся, что из-за болезни не мог явиться на «Красин».

Отдав некоторые текущие распоряжения, я с Вильери, Орасом и Воронцовой пересел на катер.

Через несколько минут мы были уже на «Читта ди Милано». Меня встретили офицеры из командного состава корабля и проводили к каюте Нобиле, из которой вышел комендант Романья.

Когда мы с Орасом вошли в каюту, там сидел Бегоунок, находившийся, по-видимому, в дружеских отношениях с Нобиле.

Нобиле с трудом привстал, опираясь на свою сломанную ногу, обнял и поцеловал меня. Он был очень взволнован, хотя и старался держать себя сдержанно и спокойно. Нобиле сильно изменился, похудел, черные волосы стали белыми — видно было сразу, как много перенес этот человек.

Нобиле выразил горячее желание принять самое деятельное участие в дальнейших поисках группы Алессандрини.

— Я не могу, я не хочу вернуться в Италию прежде, чем не будут использованы все возможности для поисков моих спутников, — сказал Нобиле и прибавил, что хочет во что бы то ни стало участвовать в дальнейшей работе «Красина».

Я указал Нобиле, что у меня имеются инструкции из Москвы, согласно которым я могу пойти ему навстречу и предоставить ему возможность участвовать в наших работах.

Как известно, желание свое Нобиле не мог выполнить вследствие приказа итальянского правительства вернуться в Италию.

Вообще, положение Нобиле на «Читта ди Милано» было подневольное. В сущности говоря, он жил там, как пленник. Он мог выходить из своей каюты лишь на короткое время, притом не общаясь с другими, принимал пищу у себя в каюте. Над его корреспонденцией была учинена строгая цензура — словом, он сразу очутился в опале и находился во власти того самого коменданта Романья, который до катастрофы был ему подчинен. Поэтому моральное состояние Нобиле было крайне тяжелым.

Характерно, что, когда через день на «Читта ди Милано» состоялся завтрак в честь красинцев, Нобиле на нем также не присутствовал.

После посещения Нобиле проф. Бегоунок пригласил меня и товарищей к себе в каюту, где я познакомился с его сестрой, на редкость энергичной женщиной. С необыкновенной настойчивостью она хлопотала у себя на родине и затем в Норвегии об ор-



Ф. Бегоунок и его сестра, деятельная участница организации спасательных полетов.

ганизации помощи своему брату и его товарищам; в своих хлопотах она дошла до норвежского короля и других властей имущих и в конце концов, несмотря на все препятствия, прибыла на Шпицберген, уже имея средства на организацию помощи на самолете. По счастью, в это время «Красин» был близко от «красной палатки», и помощь не понадобилась. Эта самоотверженная женщина не находила слов, чтобы выразить нам свое чувство благодарности за спасение брата, которого она горячо любила.

Когда я вернулся обратно на «Красин», у борта стоял карбас, принимавший вещи, которые были подобраны нами на льду. Палатка, радиустановки, засаленные, грязные костюмы казались теперь, при ярком солнце, жалкими и ненужными вещами.

Доктор Хуль еще раньше сошел на берег, где у него работала геологическая партия под руководством инженера Орвина. Также и наш спутник — журналист Д. Джудичи — получил распоряжение вернуться обратно в Берлин. Добрый Джудичи был настолько утомлен своим пребыванием в углу кают-компании «Красина», что воспользовался первым угольщиком, который отпраивлся в Боде, чтобы попасть в Норвегию, а оттуда в Германию.

На следующий день после нашего прихода итальянский врач Гарбино при ассистации докторов Средневского и Чендали оперировал Мариано. Операция была сделана без наркоза, и, по словам нашего врача, Мариано стойчески перенес ампутацию ноги.

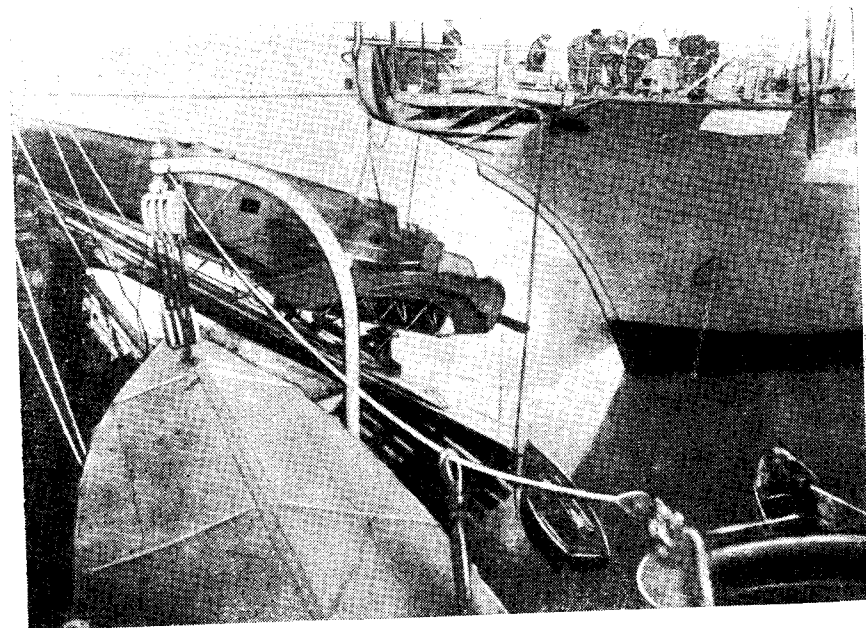
Детальный осмотр повреждений «Красина» показал, что без ремонта в доке корабль не сможет снова идти во льды. Морское командование тоже настаивало на ремонте. Кроме того, и пресную воду мы не могли взять на Шпицбергене. В Кингсбее невозможно было подойти к пристани из-за глубокой осадки корабля, а в Адвентбее вообще нельзя было получить ее в достаточном количестве. Хотя мне и не хотелось этого, однако пришлось запросить у Москвы разрешение идти в Норвегию для ремонта.

Я телеграфировал Комитету:

Первое тчк Воду здесь мы можем получать только 5 т в час так что нам пужно потерять десять дней на взятие воды тчк Нигде бругом месте Шпицбергена воду получить нельзя тчк Второе тчк Погрузка угля займет пять шесть дней тчк Третье тчк Производство ремонта руля Красина здесь невозможно тчк Четвертое тчк Большой вопрос сможет ли водолаз поставить лопасть под водой тчк Он не уверен успехе тчк Пятое тчк Уголь как длиннопламенный может оказаться неподходящим для Красина тчк Шестое тчк Без починки руля капитан понятным соображениям затрудняется идти лед слишком рискованно тчк Считаю вследствие выяснившихся обстоятельств единственно целесообразным идти немедленно Европу затем спешно обратно полной готовности приступить работе тчк За это время здесь Чухновский приведет в порядок гидроплан совершит пробные полеты тчк Читта ди Милано также идет Норвегию также возвращается узнав продолжении наших работ тчк Шведы Квеста хотя и с нами работать погрузив борт Красина два малых гидроплана о чем запросили свое правительство тчк Страсбург ушел Норвегию возобновлять свое снабжение тчк Срочите Самойлович Орас Чухновский.*

* Имеется в виду шпицбергенский уголь.

Пока мы ждали ответа на радиogramму, от которого зависела дальнейшая наша деятельность, Чухновский обдумывал заботивший его вопрос, каким образом сгрузить тяжелый гидросамолет



Оригинально решенный спуск «Красного медведя» — самолета Чухновского — при помощи двух кораблей.

на воду с высокой площадки, на которой он находился. К пристани мы подойти не могли: наши краны были малы, а большего крана в «порту» Нью-Олесунна, как назывался шахтерский поселок в Кингсбее, не имелось. Надо было искать какой-либо способ. Тщательно осмотревши «Читта ди Милано», Чухновский правильно решил, что спуск самолета на воду можно произвести при помощи этого корабля.

Тем временем у меня шли оживленные переговоры по радио относительно захода в док. Хотелось избрать такое место, где потеря времени была бы наименьшей. Так как ни у нас на Севере, ни в Северной Норвегии не было достаточно крупного дока, то

речь могла идти только о двух пунктах: Ставангере в Норвегии или Гётеборге в Швеции. По сношении с Комитетом помощи в Москве, а также с нашим полпредом в Стокгольме и Осло был избран Ставангер. Но этот вопрос окончательно решился лишь 24 июля.

Весь день 21 и 22 июля продолжалось устройство помоста для спуска самолета. «Красин» подошел к «Читта ди Милано», став у его носа на якоре перпендикулярно к нему. Самолет силами нашей и итальянской команд был осторожно спущен по настилу, нижняя часть которого на тросах была подвешена к носу «Читта ди Милано». Затем самолет, еще не доходя до воды, был подвешен на тросе к форштевню «Читта», который у него как кабельного судна* был изогнут. С такого положения самолет мог быть легко спущен поплавами на воду.

Я воспользовался несколькими часами свободного времени, чтобы вместе с д-ром Хулем побывать в Нью-Олесунне и осмотреть те месторождения каменного угля, которые я впервые видел в 1912 г. вместе с безвременно погибшим В. А. Русановым.⁴⁶

Тогда здесь еще не было угольного предприятия. Мы видели лишь выходы углей. Уголь, который был известен на Шпицбергене еще со времени Пуля (Pool), в 1810 г. бравшего его из месторождения в Кингсбее, начал разрабатываться лишь в начале XX столетия. Первое серьезное предприятие было организовано американцами в 1904 г. в Адвентбее. Вслед за ними разведки на уголь производили англичане, норвежцы, голландцы, шведы и русские.

В 1912 г. русскими была послана экспедиция В. А. Русанова, в которой принимал участие также и автор — в качестве горного инженера. Эта экспедиция установила наличие угольных месторождений большого промышленного значения между Коальбеєм и Адвентбеєм.

В следующем году под моим руководством на Шпицберген отправилась горноразведочная экспедиция; сейчас здесь работает советское предприятие «Арктикуголь».

В настоящее время наиболее интенсивно на Шпицбергене работает Большая Норвежская угольно-промышленная компания, получающая дотацию от норвежского правительства, и все парходные общества Норвегии обязаны покупать шпицбергенский уголь у нее.

* Судно, приспособленное для прокладки телеграфных кабелей в открытом море.

Угольные месторождения Шпицбергена принадлежат к отложениям трех систем: каменноугольной, меловой и третичной. Согласно данным доцента Хуля, общая мощность слоев каменного угля достигает в районе Исфьорда 10 м; общий запас этого месторождения исчисляется в 1500 млн. т. Запасы угля меловой системы достигают также 1500 млн. т. Наибольший интерес на Шпицбергене представляет, однако, третичный уголь, найденный в крыльях большой синклинали⁴⁷, в районе Исфьорда. Мощность пласта достигает 1—2,5 м. Уголь газовый, смолистый, с теплопроизводительностью 7400—8000 калорий. Общий запас этого угля достигает 5 млн. т.

Весьма интересным угольным районом является также Кингсбей; здесь обнаружено семь пластов третичного угля мощностью от 1 до 2 м каждый. Теплопроизводительность его доходит до 7400 калорий, общий запас — 20 млн. т. Экспорт угля со Шпицбергена и с о. Медвежьего достиг 450 000 т в 1924 г. при общем количестве рабочих 1500 человек, а общий капитал, вложенный во все предприятия — норвежские, шведские, голландские и советско-английские, — достигает 50 млн. рублей.

Пока я оставался на берегу, комендант Романья два раза был на «Красине», желая меня видеть, и просил дать знать, когда я вернусь. По моем возвращении он снова прибыл на «Красин» и сообщил мне, что итальянское правительство решило послать на Шпицберген два малых самолета, которые прилетят в Гётеборг или Норвегию, куда мною будет указано. Тогда я еще не имел точного распоряжения из Москвы о месте захода и поэтому условился сговориться с ним по радио, так как «Читта ди Милано» уходил на следующий день в Норвегию.

22 июля закончилась выгрузка самолета, и в 6 часов был убран помост. Однако этим наша работа в Кингсбее еще не исчерпывалась: необходимо было доставить самолет и плоскости, палатки, топливо, провиант и снаряжение для летчиков к их лагерю.

Комендант Романья перед уходом в море еще раз посетил меня, опять благодарил и сказал на прощанье, что у нас столь опытное руководство и столь блестящий командный состав, что в участии в нашей экспедиции генерала Нобиле нет необходимости.

Самолет был поставлен в надежной бухточке, где также стояли на воде большой гидроплан «Савойя» и два небольших самолета Лютцов-Хольма и Рисер-Ларсена, которые казались игрушками по сравнению с большим итальянским и нашим гидропланами.

«Читта ди Милано» снялся с якоря и увез с собой семерых спасенных нами итальянцев.

В ночь на 24 июля я получил телеграмму с приказом идти в док, но пал настолько густой туман, что нельзя было выйти, — видимость была всего лишь 100 м.

Тем временем команда получила приглашение побывать в гостях у шахтеров. Шлюпка с матросами вышла на берег, где наши молодцы провели несколько часов. Они выступили перед норвежцами с русскими плясками.

Только к 1 часу 25 июля туман стал редеть. На палубе все уже было закреплено по-походному, и в 2 часа 45 минут был выбран якорь и дан ход всем трем машинам.

На берегу остались Чухновский, Алексеев, Страубе, Шелагин, Федотов, корреспондент Кабанов и в помощь им два кочегара — Чаун и Писарев.

Взаимоотношения уходившей экспедиции с летной группой, оставшейся на Шпицбергене, были определены в моем приказе.

ПРИКАЗ

тов. Б. Г. Чухновскому

Ввиду ухода «Красина» в один из норвежских доков для производства необходимого ремонта, согласно совместно выработанному плану руководящей тройки, для вашей летной партии оставляются в Кингсбее самолет, снаряжение, продовольствие, топливо, инструменты и пр., согласно прилагаемому списку, с целью приведения самолета в готовность к длительным полетам по возвращении «Красина».

Летная партия, руководимая вами, будет состоять, кроме вас, из второго пилота т. Страубе, механиков тт. Шелагина и Федотова, старшего летнаба т. Алексеева, двух товарищей из состава команды — Чаун и Писарева. К вашей же партии прикомандировывается сотрудник «Комсомольской Правды» т. Кабанов.

Ко дню возвращения «Красина», примерно через 16—18 дней, вам надлежит собрать самолет, привести его в пригодное для полетов состояние, а также совершить один или несколько пробных полетов по вашему усмотрению и на полную вашу ответственность. Пробные полеты ни в коем случае не могут быть дальними и по времени не должны превышать двух летных часов.

В целях информации и взаимной связи предлагаю вам первые восемь дней один раз в сутки в 12 часов 1-го пояса, а затем дважды в сутки в 12 и 0 часов извещать по радио «Кра-

син» о положении дел. В свою очередь, «Красин» будет держать вас в курсе своей работы.

Сношение ваше с Москвой должно происходить через «Красин», за исключением каких-либо непредвиденных или экстренных случаев.

Работа всей партии должна протекать под вашим руководством и за вашей личной ответственностью.

С особенной тщательностью вам надлежит заботиться о здоровье ваших сотрудников и сохранности самолета.

22 июня 1928 г. Начальник экспедиции Р. Самойлович

К этому времени работа «Малыгина» была закончена. После полета М. С. Бабушкина она протекала следующим образом.

Когда самолет был погружен на борт «Малыгина», начальник экспедиции В. Ю. Визе решил воспользоваться теплым течением в западной части Баренцева моря, чтобы пройти далее на север. Предположения В. Ю. Визе о более благоприятном состоянии льдов оправдались, и 6 июля «Малыгин» перешел 78-ю параллель. Осмотр «Малыгина» показал, что после тяжелой борьбы со льдами у него погнуто 27 бимсов, в борту вмятина. 11 июля в 20 часов «Малыгин» был на широте 78°45' и долготе 34°0', т. е. на расстоянии около 200 км от группы итальянцев. Так как дальнейшее продвижение было сильно затруднено, то утром 11 июля М. С. Бабушкин вылетел по направлению к мысу Ли-Смит, но густой туман заставил его с полпути вернуться обратно. Во время посадки на изрытое, неровное ледяное поле лыжа самолета сломалась. Это была пятнадцатая посадка М. С. Бабушкина. Этот выдающийся и самоотверженный летчик пятнадцать раз подымался, пятнадцать раз садился и гораздо большее количество раз рисковал своею жизнью, чтобы помочь другим.

12 и 13 июля «Малыгин» продолжал стоять, зажатый во льдах, и так как к этому времени участники итальянской экспедиции уже были спасены «Красинным», то им была сделана попытка пройти на север для поисков группы Алессандрини. «Малыгин» пересек 79-ю параллель, когда было получено предписание от Комитета помощи произвести еще одну разведку и сделать еще раз все возможное, чтобы отыскать Амундсена, для чего обследовать льды вдоль юго-восточного и восточного берегов Шпицбергена.

До 16 июня «Малыгин» тщетно пытался выбраться из льдов; когда он затем достиг южного входа в Стурфьорд, последний оказался забит льдом, так что о намечавшихся полетах на самолетах с поплавками не могло быть и речи. К этому времени уголь был

уже на исходе, и 21 июля «Малыгин» вышел в Архангельск, куда и прибыл через четыре дня.

Суммируя все, что было проделано «Малыгиным» и его летной частью, следует подчеркнуть необычайную настойчивость и самоотверженную работу всего состава экспедиции. И если ей не удалось добиться успеха, то меньше всего это зависело от личного состава экспедиции. Льды этого района в столь раннее время оказались бы непроходимыми и для более мощного ледокола. Не подлежит, однако, сомнению, что, если бы «Красину» по каким-либо причинам не удалось 12 июля спасти участников итальянской экспедиции, это сделал бы «Малыгин» через несколько дней, так как он находился к тому времени на расстоянии всего 200 км от палатки, к тому же льды в этом месте были вполне для него проходимы.

Научный состав экспедиции во главе с проф. В. Ю. Визе использовал свое пребывание во льдах для производства научных работ по гидрологии и метеорологии и вел систематические наблюдения над ледяным покровом.

Глава шестнадцатая

В НОРВЕГИЮ. — РУССКИЕ ПРОМЫСЛЫ НА ШПИЦБЕРГЕНЕ. — «МОНТЕ-СЕРВАНТЕС» ПОД УГРОЗОЙ ГИБЕЛИ. — ВОДОЛАЗНЫЕ РАБОТЫ. — ИНТЕРНАЦИОНАЛЬНАЯ ЭКСКУРСИЯ. — РЕМОТ ЗАКОНЧЕН

Нам всем было немного грустно оставлять наших товарищей в Кингсбее, ведь мы пережили вместе так много незабываемых моментов! Но мы надеялись очень скоро вернуться и пошли на юг.

У Земли Принца Карла и южнее все еще держался мелкобитый лед, иногда доходивший до пяти баллов, поэтому пришлось идти со скоростью всего шести узлов.

Стаяла исключительно ясная погода, с той необыкновенной прозрачностью воздуха, когда можно наблюдать предметы на огромных расстояниях. На этот раз легко были различимы горные возвышенности, которые отстояли от нас на 70 миль! Опять мы проходили мимо восхитительных горных кряжей, ледников и остроконечных вершин Западного Шпицбергена. Мы миновали широкий вход в чудесный Исфьорд с южной стороны; в этом месте вход кончается мысом Старостина.

Старостин был помор, который ходил на Грумант в течение 34 лет, а 17 из них прожил на далеком острове безвыездно.

Хотя русские промышленники и появлялись там в значительно меньшем количестве по сравнению с иностранцами, они были, в сущности, настоящими аборигенами этой далекой полярной области. Здесь они жили и работали многие годы, здесь они и умирали.

Архангельские поморы, выходцы из Новгородской волости, населяющие ныне побережье Белого моря, издавна отличались предприимчивостью и отвагой и еще в XV столетии были известны как прекрасные моряки и зверобои. Промышляя у берегов Новой Земли, Вайгача и Ямала, они неоднократно зимовали в этих местах, терпя многие невзгоды. Нередко они достигали в своих плаваниях устья Оби и Енисея. Отважные промышленники беспрепятственно занимались рыбным и зверобойным промыслами, пока указом царя Михаила Федоровича в 1620 г. двинцам и печорцам не было запрещено ходить к устьям сибирских рек; тем же указом на о. Матвеевском, в Югорском Шаре и на Ямале велено было устроить наблюдательные пункты и заставы с целью сбора пошлины и десятины.⁴⁸ Это, по-видимому, заставило искать новых мест для промыслов; с особенным рвением устремились промышленники в те области, где свобода промыслов не была ограничена — к северо-западу от Мурмана, на Шпицберген, или Грумант, как они его называли.

Промышленники обыкновенно отправлялись туда на год на хозяйском корабле, которым командовал опытный кормщик. Команда состояла из 20—25 человек, причем определенного жалованья никто из них не получал: все работали с пая. В среднем на долю кормщика приходилось 1000 рублей ассигнациями, заработки же промышленников были различны и в зависимости от опытности и умения их колебались от 60 до 450 рублей на человека.

Груманландцы, как назывались в то время промышленники, ходившие на Грумант, отправлялись из Архангельска большей частью в Ильин день (20 июля). Сколько времени продолжалось их путешествие, определить трудно, но нередко они употребляли на переход до 50 дней. Прибыв на Грумант, они прежде всего разгружали свою ладью и вытаскивали ее на берег. Большая часть груза складывалась в так называемой становой избе, где проживали кормщик и два-три наиболее опытных промышленника. В стороне от становой строились маленькие избушки, или станки, в которых поселялись остальные промышленники. Эти станки представляли собой жалкие, сбитые из досок хижины, покрытые мхом и дрожавшие от малейшего ветра. Первый станок находился

в 20 верстах от становой избы, на таком же расстоянии от него ставился второй станок, и, наконец, третий отстоял от второго на 50 верст.

Внутренний вид этих избышек был мало привлекателен: в избе всю зиму стояло звериное и оленье сало, закивая в тепле и делая атмосферу нестерпимо зловонной; кроме того, в избе висели для просушки звериные шкуры; пол был устлан оленьими шкурами, и, в придачу, в темное зимнее время в избе непрестанно горел так называемый жирник с ворванью, заменявший лампу. «Удивительно ли поэтому», говорит Харитонов про старинных промышленников, «что иногда целые артели охотников, заболев цингой, кладут там свои головы». ⁴⁹

Прежде всего промышленники обеспечивали себя свежей пищей. С этой целью они старались убить возможно большее количество оленей, при этом оленье мясо являлось собственностью промышленников, сало же и шкура принадлежали хозяину. С 27 сентября, когда наступала полярная ночь, они прекращали свои промыслы.

В литературе о Шпицбергене разбросано много сведений о русских промышленниках, так как начиная с XVIII в. они в большом количестве посещали и западный берег архипелага.

В свое время сильно шумела история о четырех поморах, проживших на острове, расположенном у юго-восточного берега о. Эдж, шесть лет и три месяца подряд. Русские называли этот остров Малый Броун ⁵⁰, в отличие от Большого Броуна, которым они именовали Западный Шпицберген.

Этот случай был описан в книге члена Российской Академии наук Ле-Руа, которая впоследствии была переведена на все европейские языки.

История этих смельчаков такова. В 1734 г. мезенский купец Осташков отправил судно с 14 промышленниками к юго-восточному острову Груманта, который назывался по-русски Малый Броун. В трех верстах от берега судно попало в лед и лишено было возможности двигаться. Четырех человек послали на берег, чтобы отыскать избышку, в которой можно было бы перезимовать. Эта избышка действительно нашлась, но каков же был их ужас, когда по возвращении они обнаружили, что судна нет. Сильный шторм разогнал лед, и судно открытой водой вышло в море.

У поморов было с собой провизии лишь на несколько дней да ружье с 12 зарядами, огниво, топор, нож и котелок. Привыкшие ко всяким лишениям, моряки не растерялись. Прежде всего они исправили избы; затем двенадцатью выстрелами убили две-

надцать оленей. Большую услугу им оказали несколько досок с железными болтами, остатки когда-то разбитого судна: за недостатком пороха они ими били зверей. При помощи единственного ножа они смастерили себе лук из корня выброшенной морем ели. Тетиву промышленники сделали из сухожилий медведя, убитого самодельной пикой. В общем, за шесть лет своего пребывания на острове они стрелами убили двести пятьдесят оленей и множество голубых песцов. Медведей (их они добыли десять штук) они убивали только в случае крайней опасности, в целях самозащиты. Питались охотники в течение всех шести лет сырым мороженым медвежьим или оленьим мясом без соли и хлеба. Цингой они не страдали, и лишь в конце шестого года умер один из них, наименее подвижный. Их осталось всего трое. Наконец, когда поморы уже давно потеряли всякую надежду снова увидеть свою родину, у берегов острова, к неописуемой их радости, показалось русское судно, на котором они и вернулись со своей богатой добычей.

Изложенная история четырех промышленников достаточно ярко свидетельствует, что при известной энергии и подборе соответствующей пищи зимовка на Шпицбергене, как, впрочем, и вообще в полярных странах, не так уж опасна. ⁵¹

Достаточно сказать, что в настоящее время население Шпицбергена насчитывает свыше 1500 человек и о цинге, этом былом биче полярных областей, сейчас никто там не знает.

Русские продолжали вести промысел до середины XIX в. Интересно отметить, что в конце XVIII — начале XIX вв. норвежские промышленники сильно отставали по технике промыслов от русских. Так, Левениг, участвовавший в экспедиции норвежского геолога Кейльгхау в 1827 г. на Шпицберген, говорит: «Норвежцы дважды зимовали на Шпицбергене и, уходя на промысел на несколько месяцев, возвращались, не выполнив дела или с плохим грузом, русские же, напротив, работали с большим превосходством. Их суда построены так крепко, что выдерживают удары льда».

Начиная с середины XIX в. промыслы русских прекратились. Последнее посещение Груманта состоялось в 1851 г. и окончилось очень печально.

Дело происходило так.

Группа грумантанов из десяти человек с кормщиком Иваном Гвоздаревым направилась в Колонбайскую губу (теперь Коальбей, находящийся во владении советского предприятия). Промысел был очень удачен, но промышленник Исаков с тремя сообщниками

бросили часть своих товарищей на Шпицбергене, убили остальных и захватили их долю. Добычу затем продали в Норвегии в местечке Берлевоге; там один из оставшихся был задушен в пьяном виде братьями Исаковыми. Последние и третий их соучастник вернулись в Архангельск. Это преступление так и осталось бы нераскрытым, если бы два норвежских шкипера в 1852 г. не зашли в Коальбей, где в небольшой избе обнаружили трупы русских промышленников. Здесь же валялся приклад ружья, на котором была надпись: «Простите нас, грешных, оставили злодеи, бог им заплати». Остальные надписи указывали, что Гвоздарева убил Исаков. Через русского консула эти сведения были переданы в Архангельск, где преступников судили и приговорили к каторжным работам. С этого времени промыслы на Шпицбергене окончательно замерли.

Мы уже прошли по курсу в Бельсунн, когда в 13 часов 55 минут приняли радиogramму с парохода «Монте-Сервантеса», о котором никто из нас никогда ничего не слышал:

Командиру Красина

Может ли ваш водолаз помочь нам тчк Потерпели аварию во льду тчк Форник полон воды тчк Зашли Решершбей Бельсунн тчк На борту 1500 пассажиров

Капитан.

Радиogramма была составлена крайне осторожно. Хотя в ней со всей определенностью сообщалось о тяжелой аварии, однако в ней еще не заключалось просьбы о помощи.

Я поручил нашему капитану составить ответ.

Капитану Монте Сервантеса

Красин имеет на борту водолазную станцию тчк Имею приказ срочно идти Норвегию для ремонта и затем дальнейших поисков Амундсена и итальянской группы если вы нуждаетесь помощи придите немедленно

Капитан

Тогда капитан «Монте-Сервантеса» ответил достаточно ясно:

Капитану Красина

Мы нуждаемся помощи немедленно тчк Сообщите время прибытия

Капитан.

Перед нами встала трудная дилемма: «Красину» предстоял второй тяжелый поход, мы не могли терять ни одной лишней минуты, чтобы возможно скорее осуществить его, так как наш

корабль был тяжело ранен в длительной борьбе со льдом. Но в 80 милях от нас другой корабль, имевший на борту 1500 пассажиров и 318 человек команды, терпел бедствие, кораблю грозила верная гибель, ибо он, как сообщал в следующей радиogramме капитан Мейер, мог продержаться на воде только шестнадцать часов. Колебаниям не было места — мы должны помочь этим людям. И мы послали радиogramму:

Срочно Капитану Монте Сервантеса

Красин идет в Решершбей оказать вам помощь прибывает через несколько часов

Капитан.

И мы повернули. Западный берег все еще был окаймлен поясом льда, среди которого, однако, попадались льдины размером в несколько десятков метров. Даже в этот лед ни один корабль, кроме «Красина», не рискнул бы войти, и «Монте-Сервантес» тяжело поплатился за свою неосторожность. Счастье, что «Красин» находился недалеко.

Мы дали полный ход всем машинам; круша лед, «Красин» направился в Решершбей и уже через 10 часов был там.

Небольшая губа окаймлялась горами, между которыми два мощных глетчера спускались к морю. У южного входного мыса Лайеля ютилось несколько домиков и радиомачта — остатки одного лопнувшего английского предприятия, собиравшегося здесь добывать железо. В глубине залива отливал бирюзой сверкавшей на солнце кромки Фокс-глетчер, на фоне которого, как маленькая шляпка, вырисовывался двухтрубный пароход. Расстояние между пароходом и «Красиным» быстро уменьшалось, и вскоре можно было уже различить, что этот пароход водоизмещением 14 000 т уткнулся носом в воду, сильно накренившись на правый борт, корма же была настолько оголена, что часть винтов виднелась над водой.

Все палубы, спардек, мостики, шляпки на баке и на юте были заполнены мужчинами и женщинами, махавшими нам платками, шляпами, кепками, шарфами. Подойдя ближе, мы услышали восторженные крики «ура», «браво», аплодисменты, продолжавшиеся и тогда, когда «Красин» подошел к борту «Монте-Сервантеса».

Наш ледакол казался совсем небольшим по сравнению с «Монте-Сервантесом» — он был лишь в половину длины его, а мостик едва доходил до пикней палубы океанского парохода. Тот час же к нам прибыл на моторной шляпке капитан потерпевшего

аварию парохода Мейер. Это был крепкий седой моряк, лет под шестьдесят. Он был крайне расстроен и взволнован. Рассказывал, что впервые совершал плавание к берегам Шпицбергена и хотя имел на борту норвежского ледового лоцмана, однако не избежал аварии. Из расспросов выяснилось, что они, не уменьшая хода корабля, шли среди битого льда и, не предполагая, что казавшиеся небольшими обломки льда могут представлять опасность, получили, по-видимому, пробойну в носовой части. Заметив сильный приток воды в форпике, они зашли в Решершбей и встали здесь на якорь. Капитан, будучи прекрасным моряком, но не имея опыта ледового плавания, не учел, что над водой возвышается примерно одна девятая часть льдины, остальные же восемь девяток погружены в воду, причем подводная часть почти всегда имеет заостренные края. Естественно, что при скорости хода в 10—12 узлов в таком льду даже дюймовая обшивка носовой части при редко расставленных шпангоутах была легко пробита льдиной. Это было тем более жалко, что пароход, предназначенный для рейсов между Европой и Южной Америкой, был построен только в 1927 г. и совершал всего лишь третий свой рейс. Он принадлежал той же компании «Гамбург — Зюд Америка Линия», которая владеет роскошным пароходом «Кап-Полонио», посетившим два раза Ленинград. «Монте-Сервантес» грузоподъемностью 14 000 т, с двумя дизелями мощностью по 4000 л. с., как мы потом убедились, был, действительно, сооружен по последнему слову техники и хотя предназначался для публики среднего достатка, однако был весьма комфортабельно устроен. Каюты имелись на разные вкусы и цены — от сепаратных до больших общих, на 100 человек, безукоризненно чистых, причем весь проезд на Шпицберген и обратно вместе с прекрасным питанием в дороге стоил всего 300 марок (150 рублей). Поэтому пассажиры «Монте-Сервантеса» состояли из интеллигенции, людей среднего достатка и даже небольшого количества рабочих.

Как только мы отшвартовались, была выгружена на шлюпку водолазная станция, и наши водолазы, Желудев и Дмитриев, отправились осматривать повреждения корабля. Свыше часа продолжался осмотр, в результате которого оказалось, что пробойна находилась на глубине около 3 м по правому борту носовой части парохода. Размеры пробоины были 3,8×1,3 м, причем нижний край верхнего листа стальной обшивки загнут внутрь на четверть метра.

Моряки с «Монте-Сервантеса» были крайне встревожены размерами пробоины. Они заметно сомневались в том, что красинцы

сумеют заделать ее, что у нас имеется все необходимое для этого. Они все спрашивали нас об этом и, когда оказалось, что мы достаточно запасливы и предусмотрительны, одобрительно удивились. Меня, в свою очередь, крайне удивляло, что на таком судне, как «Монте-Сервантес», отправившемся притом в полярную область с сотнями пассажиров, не имелось решительно никаких материалов на случай аварии — ни брезентовых пластырей, ни досок, ни цемента.

Под руководством старшего механика М. И. Ершова и старшего помощника капитана П. А. Пономарева команда деятельно принялась за работу.

Ввиду стоявших перед нами неотложных задач мы должны были потерять на эту неожиданную работу как можно меньше времени.

Всю ночь 26 июля пассажиры «Монте-Сервантеса» не могли успокоиться. Гурьбой толпились они на спардеке и с любопытством рассматривали ледакол, который к тому времени приобрел уже мировую славу. На другой день с утра началось форменное паломничество на «Красин». Публика была интернациональная — немцы по преимуществу, затем швейцарцы, чехословаки, итальянцы, испанцы, американцы, — и всем хотелось побывать на нашем корабле. С величайшим любопытством рассматривали они каждую мелочь на ледаколе, спускались в каюты, кубрики, машинное отделение, щелкали неизменными фотоаппаратами, просили в бесчисленном количестве наши автографы. Пришлось установить особые часы для посещений, иначе невозможно было работать на корабле: мы ведь дорожили каждой минутой. Я лично избегал появляться на палубе, ибо тотчас же щелкал фотоаппарат или же ко мне обращались, правда, изысканно вежливо, с просьбой объяснить что-либо или дать свой автограф. Но и надпись «Вход запрещен» на двери запертой каюты, в которой я спасался, мало сдерживала туристов. Раздавался легкий стук, и с крайне любезными извинениями входила группа туристов, желавшая осмотреть каюту начальника. Правда, никаких достопримечательностей в ней не было. Каюта как каюта. Однако всякая мелочь возбуждала какое-то особое «туристическое» любопытство. Одна дама даже отвернула одеяло на койке и заглянула под подушку, а другая, рассматривая мой рабочий костюм и брюки, висевшие на стене, заинтересовалась ими и спросила у присутствовавшего здесь Иванова: «Правда ли, что ваш начальник в этих самых брюках спасал итальянцев?»

К команде ледокола туристы неизменно обращались с просьбой дать им что-либо на память. В особенности многим хотелось получить кусочки обломков дирижабля «Италия». Наши матросы сначала честно заявляли, что у них нет ничего, что все вещи, подобранные нами на льдине, были переданы на «Читта ди Милано», однако когда наиболее назойливые особенно надоедали, они совали им в руки первую попавшуюся щепку или обрывок брезента, уверяя, что это и есть обломок дирижабля.

Работа по заделке пробоины шла усиленным темпом. Как только она была обнаружена, ее немедленно затянули брезентовым пластырем. Тем временем на ледоколе наши плотники приготавливали деревянный пластырь. Затем при помощи водолазов подвели его к пробоине, чтобы пробуровать дыры для болтов. Особенно трудно было закрепить болтами деревянный пластырь на измятой стальной обшивке. Однако это удалось прекрасно.

К вечеру я получил от нескольких участников нашей экспедиции, уехавших на экскурсию, записку, в которой сообщалось, что на берегу ими найдены кости и скелет ихтиозавра и мамонта, и содержалась просьба приехать к ним с людьми, кино- и фотоаппаратами и пр. Я крайне удивился таким редкостным находкам, но все же отправился с В. А. Березкиным к северному берегу Решершбея на моторном катере, который нам любезно был предложен капитаном «Монте-Сервантеса».

При подходе к берегу я предупредил штурмана «Монте-Сервантеса», который стоял у руля, чтобы он не подходил с полного хода к берегу, однако он меня не послушался и налетел на камень, но вскоре сошел с него. Мы бродом дошли до берега и увидели замечательные кости «ихтиозавра», которые оказались попросту позвонками выброшенного морем кита, почти целиком сохранившегося. Мы погрузили несколько «мамонтых позвонков». Штурман снова дал полный ход и на этот раз сломал руль катера.

Не стесняясь в выражениях, проклинал он поездку и нас, и все на свете. Катер опять застрял на мели. Тогда все мы, нас было семь человек с «Красина», слезли в воду и стащили с мели мотор, бредя по пояс в воде. Немец, очутившись на глубоком месте, дал ход и оставил нас в воде. «Ну, и джентльмен!» — подумали мы, с сожалением смотря на удалявшийся катер. Пришлось вернуться на берег и развести костер в ожидании, что за нами приплывут шлюпку с «Красина». Действительно, через два часа она прибыла за нами, и мы на веслах в густой туман вернулись на ледокол. Капитан «Монте-Сервантеса», узнав о столь

некрасивом поступке своего офицера, долго извинялся впоследствии передо мной.

27 июля «Красин» подтянулся к носу «Монте-Сервантеса» для подачи шлангов в носовой трюм. Уже через 3 часа вода убавилась на 3 дюйма; затем осадка уменьшилась до 24 футов. Но, несмотря на работу помп, вода в трюме № 1 стояла на прежнем уровне. Это обстоятельство нас крайне озадачивало. Мы считали, что уже справились с работой, что еще каких-нибудь полдня и мы снова выйдем в море, а тут вдруг оказалось, что нам предстоит еще большие работы.

Для нас было ясно, что где-то имеется еще одна пробоина. Снова отправились наши неутомимые водолазы на разведку, стали осматривать левый борт. Немцы и на этот раз отнеслись недоброжелательно к нашей работе — они не могли допустить мысли, что где-то есть еще одна пробоина, и считали, что наши помпы недостаточно мощны.

На следующий день, 29 июля, водолазы снова осмотрели левый борт и обнаружили, что по стыку двух листов на 2 м ниже ватерлинии имеется горизонтальная вмятина длиной 3 м, шириной 1,2 м. По этой вмятине шла трещина почти той же длины, причем у обоих концов трещины имелись пробоины, из них две в носовой части и одна — в кормовой, поверхностью около одного квадратного фута каждая. Две первые пробоины находились как раз против первого носового люка.

Теперь стало ясно, почему уровень воды в люке не понижался. Снова подвели пластырь, и когда началась откачка, вода быстро стала убывать, и уже к ночи в люке осталось воды всего на 2 м.

В течение всего следующего дня продолжалась откачка воды не только из люка, но из форпика и носа. «Монте-Сервантес» поднялся до 23 футов.

Пассажиры «Монте-Сервантеса» с радостью наблюдали успешные работы «Красина». Еще до прихода «Красина» их уверяли, что вода в носовой части появилась вследствие того, что лопнула какая-то труба, но когда вода стала появляться в каютах, среди пассажиров распространилась сильнейшая тревога; трудно даже себе представить, до чего бы дошло дело, если бы среди этих сотен людей возникла паника. Приход «Красина» всех успокоил. Шутка ли сказать, их спасал тот самый «Красин»... Когда, однако, обнаружилась вторая пробоина, полторы тысячи человек снова охватило беспокойство. «А что, если эти русские не справятся?» — невольно думали они.

Но русские справились.

Вода была уже почти полностью выкачана, и нос «Монте-Сервантеса» поднялся до 22 футов. Но дальнейшей откачке препятствовал песок, который для балласта был насыпан в трюм, вопреки всяким правилам, не в мешках, а насыпью. Пришлось предварительно выгрузить песок, и притом на палубу «Красина», чтобы затем, после откачки, этот балласт снова погрузить в трюм «Монте-Сервантеса». Словом, работа оказалась гораздо сложнее, чем мы предполагали.

Тем временем жизнь на «Монте-Сервантесе» шла своим чередом. В двух больших залах ресторана и в кафе оркестры играли модные танцы, пассажиры со своими дамами бессмысленно толпились по паркету, и, если бы не некоторый наклон судна к правому борту, ничто бы не напоминало об аварии. Но танцевала и веселилась только «приличная публика»; никто из 318 человек команды «Монте-Сервантеса» не смел принимать участие в танцах. Это был бы совершенно исключительный «шокинг». Но зато в кают-компании «Красина» каждый вечер собиралось несколько десятков матросов, кочегаров, поваров, стюардов, кухонных служителей (о, скандал!) с «Монте-Сервантеса; они приносили с собой скрипки или граммофон и отплясывали, как могли. При этом они неизменно удивлялись той чисто товарищеской атмосфере, которая царилa у нас на корабле.

Когда в кают-компанию входил кто-либо из нашего состава, они вставали и по привычке уступали свое место, по напиранию оставались, указывая, что во внеслужебное время у нас все равны. И снова на лицах у немцев удивление, смешанное с восхищением.⁵²

Всю ночь и весь день 30 июля продолжалась выгрузка песка. Погода выдалась солнечная, и группа натуралистов — немцев, австрийков и итальянцев — обратилась ко мне с просьбой организовать геологическую экскурсию на побережье. Я охотно согласился, и через час мы уже отправились к западной морене Фокс-глетчера и к мысу Лайеля, который отстоял от места нашей стоянки более чем на 15 км.

Типичная прибрежная равнина (Strandflate) кончалась несколькими хорошо выраженными древними морскими террасами. Конгломераты, крупно- и мелкозернистые песчаники принадлежали к древнейшим отложениям кембрия. Я повел своих спутников также на одну из высоких вершин этой бухты, которая возвышалась на 475 м над уровнем моря и в шутку была названа итальянцами «Monte Krassino», хотя уже имела свое название.

Участники экскурсии были крайне довольны, хотя и очень утомлены 40-километровой прогулкой. На следующий день, к

моему удивлению, явился ко мне д-р Фишер и за подписью всех участников торжественно преподнес благодарственный адрес. А уже через час прибыл ко мне д-р Брюлинг с просьбой прочесть лекцию по истории и природе Шпицбергена.

31 июля вследствие сильного ветра от SO мы отошли от «Монте-Сервантеса», чтобы перейти к северо-восточному берегу и встать там на якорь. Крупная волна мешала заделке пробойны, и пришлось, к великому нашему огорчению, прекратить работы и возобновить их снова лишь 2 августа.

Так уходило драгоценное для нас время, но нам ничего другого не оставалось, как закончить начатый ремонт.

Для заделки левого борта понадобились стальные плиты. Пришлось пожертвовать полом машинного отделения, разрушить часть нашего корабля, оторвать от него кусок живого тела. Сделали и это, надо ведь было помочь в беде. К утру снова подошли к «Монте-Сервантесу». Пассажиры уже беспокоились, не видя у своего борта «Красина», и снова приветствовали нас.

В свободные два часа я прочел лекцию в одной из зал «Монте-Сервантеса»; на это время там был прекращен фокстрот. 400 слушателей громкими аплодисментами выразили мне свою благодарность, хотя я и очень грешил в немецком языке, на котором читал.

Наконец наши работы приблизились к концу.

Осадка носа уменьшилась с 30 до 13 футов. Пробойны были настолько крепко заделаны, что я предлагал капитану «Монте-Сервантеса» самостоятельно отправиться в Гамбург, однако когда капитан Мейер объявил своим пассажирам, что он пойдет без «Красина», мирные буржуа едва не взбунтовались, и капитан вернулся на «Красин» с убедительной просьбой сопровождать его до Гаммерфеста. Пришлось согласиться на это.

От доцента Хуля я получил телеграмму из Грин-Харбура с просьбой взять его на борт и довести до Норвегии. А через некоторое время поступила аналогичная просьба от двух членов правления советской угольной компании, разрабатывавшей тот же уголь, который 16 лет тому назад был мной детально разведан.⁵³ Я, конечно, дал свое согласие, и на следующий день, 3 августа, они прибыли на «Красин». Д-р Хуль пользовался на корабле всеобщей симпатией, и его приветливо встретили.

К 12 часам была кончена перегрузка песка на «Монте-Сервантес», и на палубе было все закреплено по-походному; около двух часов отняло составление акта и производство других формальностей.

Для оказания помощи при проходе берегов Шпицбергена на «Монте-Сервантес» перешли наш второй помощник Л. Д. Брейнкюпф и плотник Парамошин.

Глава семнадцатая

НА ЮГ. — В ШХЕРАХ. — В СТАВАНГЕРЕ. — ВСТРЕЧА. — ДОК РОЗЕНБЕРГА. — БАНКЕТ. — 12 000 ПОСЕТИТЕЛЕЙ В ОДИН ДЕНЬ. — В БЕРГЕНЕ. — ОПЯТЬ В ОКЕАНЕ. — РАДИОГРАММА О ПОПЛАВКЕ «ЛАТАМА». — КИНГСБЕЙ

В 14 часов 30 минут были отданы швартовы и «Красин» медленно стал разворачиваться. Напряженная работа в течение семи с половиной дней осталась позади.

Снова все пассажиры как один высыпали на дек, махали платками, шляпами, кепками, что-то кричали нам. Радость их была столь велика, что оркестр на «Монте-Сервантесе» даже сыграл «Интернационал». Под общие крики «ура» мы прошли мимо «Монте-Сервантеса», дав ему три гудка. «Монте-Сервантес» ответил и пошел за нами в кильватере.

Уже в 5 милях от берега мы попали в густую пелену тумана, и «Монте-Сервантес» потерял нас из виду; однако он продолжал держать с нами постоянную радиосвязь. Ввиду беспокойства пассажиров «Монте-Сервантес» застопорил машины и подзвал нас к себе. Полным ходом мы повернули к нему и, заметив его через 30 минут, легли снова на курс к о. Медвежьему, имея пароход в кильватере.

4 августа, на половине пути между Зюд-Капом Шпицбергена и о. Медвежьим, мы заметили спасательный пароход «Зефальке», с некоторым запозданием посланный на помощь «Монте-Сервантесу» из Гамбурга. Он также повернул за нами, так что образовалась небольшая флотилия судов.

К концу дня, когда мы были у о. Медвежьего, в виде исключения не было тумана и остров был хорошо виден.⁵⁴

Вокруг острова виднелось несколько судов, занимавшихся рыбной ловлей на недавно открытой банке. Здесь ловят, как и у нас на Мурмане весной, на поддев, наживляя крючки селедкой, которая привозится сюда в замороженном виде. Ловят треску и палтуса, который доходит до 100—120 кг весу. За рыбой приходят рефрижераторы, которые затем доставляют ее в Англию.

На горизонте слева было видно экспедиционное судно «Микаэль Сарс», производившее промеры.

Здесь уже заметно было, что ночи стали темнее; температура воздуха значительно повысилась, доходя до 9° С.

5 августа продолжала стоять тихая и ясная погода; мы по-прежнему эскортировали «Монте-Сервантес», по сравнению с которым маленький «Зефальке» производил впечатление какого-то пигмея.

К вечеру того же дня открылся северный берег Норвегии — Финмаркен. Хорошо заметно было различие рельефа Восточного и Западного Финмаркена. В то время как для Восточного Финмаркена, прямым продолжением которого является наш Кольский полуостров, были характерны платообразные возвышенности в 300—400 м, Западный Финмаркен был примечателен своими остроконечными горами высотой в 1000—1200 м над уровнем моря.

Ровно в 24 часа мы вошли в гавань Гаммерфеста, и, несмотря на поздний час, «Красина» окружили десятки лодок и ботов, с которых нас горячо приветствовали.

Впервые после долгого перерыва мы увидели настоящий, правда, недолговременный закат солнца. Какие чудесные лилово-розовые краски! Как ртуть, блестяла зеркальная поверхность воды среди небольших островов и синих круч скалистых берегов, а в ясной воде недвижно отражались нежно позолоченные солнцем вершины гор.

Все больше маленьких свежескрашенных лодочек окружало наш ледокол, и так отрадно было чувствовать, что люди, сидевшие в них, не из одного только любопытства, но и из сочувствия и симпатии подошли к нам.

Здесь мы расстались с «Монте-Сервантесом» и 6 августа прибыли в Тромсё, чтобы застаться углем и водой до Ставангера.

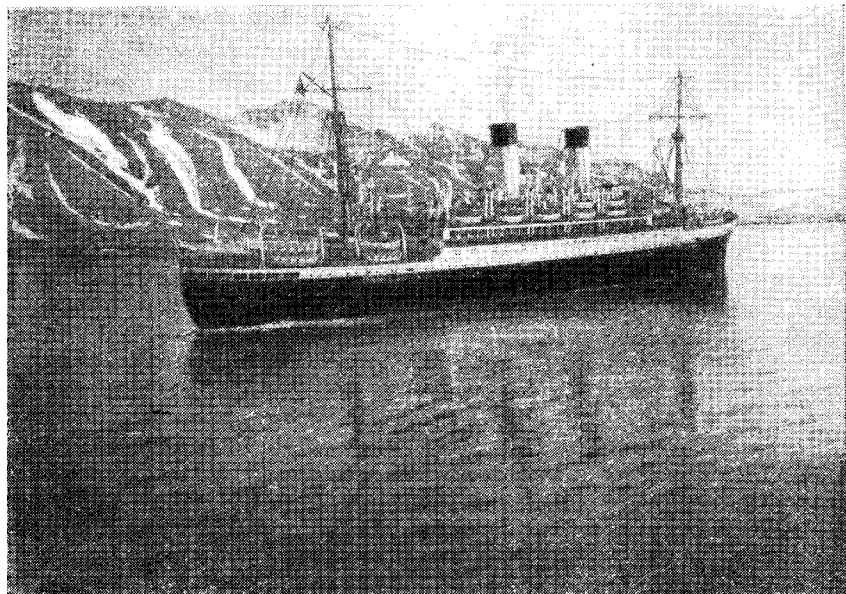
На рейде в Тромсё стояли французский крейсер «Страсбург» и судно «Кюентен Рузвельт».

Пока мы грузились, П. Ю. Орас, согласно морскому обычаю, отправился с визитом к адмиралу, командующему крейсером. Ко мне с ответным визитом прибыл начальник штаба — адмирал Герр.

За время нашего пребывания на севере крейсер «Страсбург» и одиннадцать судов, которые были в его распоряжении, обследовали весь район между о. Медвежьим, Шпицбергом и Гренландией в поисках Амундсена, Гильбо и их спутников. К великому сожалению, эта тяжелая работа кончилась безрезультатно.

В Тромсё сошли с корабля д-р Хуль и двое из советской угольной компании, а мы пошли на юг. Погода стояла благопри-

ятная, и для экономии времени «Красин» шел открытым морем, иногда заходя в шхеры. Тихое море успокоительно действовало на всех нас после тревожных и богатых событиями дней, проведенных в высоких широтах. Здесь уже наступила настоящая ночь, и приходилось зажигать электричество.



Пароход «Монте-Сервантес», спасенный «Красиным», уходит из Решершбей в Гаммерфест.

8 августа мы пересекли полярный круг и быстро пошли в спокойных шхерах на юг под проводкой лодмана.

Проходя ночью мимо какого-то поселка, лодман, пожилой уже человек, дал несколько условных гудков. Когда я его спросил, зачем он это делает, он ответил мне, что в этом поселке живет его мать, которую он уже давно не видел и только с далекого моря может посылать ей привет; пусть материнское сердце будет спокойно: ее сын бодр и здоров, он по-прежнему уверенно проводит чужеземные и норвежские корабли вдоль скалистых родных берегов.

Два дня, 9 и 10 августа, мы шли открытым морем, и, когда после полудня снова вошли в шхеры, меня удивило, что нам неизменно выражали знаки внимания — как с судов, так и с берега. По-видимому, популярность «Красина» была к тому времени очень велика. Все встречавшиеся суда, какой бы стране они ни принадлежали, салютовали флагами или гудками. С небольших моторных ботов, которые не несли флагов, нам махали руками, кепками. На берегах фьордов, если мы были от них достаточно близко, взвизвался красивый национальный флаг Норвегии или производился салют из ружей. Окна или балконы домов заполнялись людьми, которые махали нам платками. Как они нас узнавали?

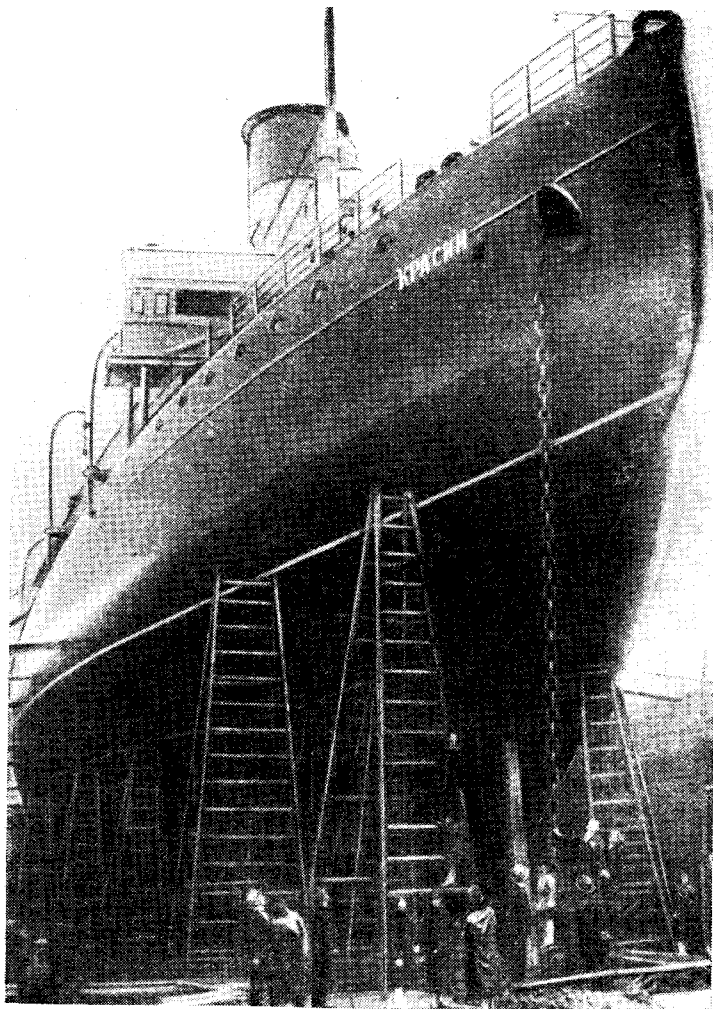
На корме у нашего флага все время стоял вахтенный и смотрел в оба, чтобы успевать отсалютовать на каждое приветствие.

С утра над нами кружился гидросамолет, а когда мы были в районе Бергена, прилетел военный гидроплан. Сделав над нами три круга, он снизился на воду и шел некоторое время рядом с нами. Летчики аплодировали, махали руками — мы все им отвечали и горячо благодарили.

Все эти знаки внимания от незнакомых нам людей, приветствия, популярность экспедиции на «Красине» доставляли много радости, но возбуждали во мне, по крайней мере, чувство какого-то недоумения. Что же мы, в конце концов, сделали особенного? Снарядили подходящее судно и самолет, правильно разработали план действия, запаслись всем по мере сил и, осторожно, но уверенно продвигаясь вперед, с некоторым риском для корабля и самолета исполнили заранее перед собой поставленную задачу. И за это так много почестей, внимания? Без всякой рисовки я говорил себе, что немного же нужно сделать, чтобы получить мировую известность.

Мы снова шли чудесными фьордами южной Норвегии. Не знаю, что может еще сравниться по красоте с этим замечательным созданием природы. В который раз я проходил этими местами, а все еще часами простаивал на верхнем мостике не в состоянии оторвать глаз от чудесного сочетания ярко-зеленых малахитовых берегов и бирюзового моря, светлые воды которого там, то здесь прорезывали корабли, оставившие далеко за собой светлую полосу, позолоченную солнцем.

Еще будучи в Тромсё мы читали в газетах, что в Ставангере нам готовится торжественная встреча. Кроме того, нами были получены две телеграммы: одна за подписью губернатора Смедсруда



Ледокол «Красин» в доке в Ставангере.

и бургомистра Миддельтона с сообщением, что для экипажа «Красина» будет устроен торжественный банкет, другая — от председателя комитета рабочих по встрече «Красина» Ульсен-Хагена с просьбой ответить, когда мы прибываем в Ставангер. Мы ответили, что «Красин» прибывает в Ставангер 11 августа.

Какой это был замечательный день!

Еще в море, в 8 часов утра, нас встретили представители рабочих организаций Ставангера на двух пароходах — «Сауде» и «Нельмланд», — разукрашенных флагами. Раздались звуки «Интернационала», палба, пение, многократное «ура», рвались в воздухе ракеты.

Пароход «Сауде» подошел к правому борту «Красина», и к нам перешла делегация во главе с Ульсен-Хагеном, корреспонденты, фотографы, кинооператоры. Начались речи, приветствия.

Тем временем «Красин» шел дальше, сопровождаемый пароходами, ботами, моторными, парусными яхтами. Все побережье было усеяно толпами народа. Когда же мы подошли к городу, нам представилась замечательная картина — он весь был в ярких красных пятнах. То были норвежские национальные флаги. Каждое здание было разукрашено, и флаги тысячами развевались на фоне голубого неба.

В 10 часов, как только был отдан якорь, на наших мачтах взвились разноцветные флаги, и наш потертый во льдах «Красин» принял нарядный и праздничный вид.

Тотчас же прибыли на «Красин» наш старый знакомый М. А. Дьяконов⁵⁵ и консул Фальк. Я с Орасом отправился в отель, где жила наш полпред А. М. Коллонтай. Последняя нас приняла очень тепло и от имени Советского правительства выразила нам благодарность.

Через полчаса мы вернулись на ледокол. Александра Михайловна произнесла горячую речь, и громким «ура» ответили красинцы на ее приветствие.

Ровно в 11 часов явились к нам с официальным визитом губернатор Смедеруд и бургомистр Миддельтон. После взаимных приветствий Смедеруд пригласил всю команду на торжественный банкет, который должен был состояться на следующий день, в воскресенье. Я сердечно поблагодарил за любезное приглашение, но беда была в том, что у нашей команды имелось только рабочее платье. Мы ведь не готовились к банкетам. Как быть? В субботу магазины рано прекращали торговлю, а в воскресенье совсем не работали. Пришлось обратиться к властям с просьбой держать

магазины открытыми, пока наши ребята не экипируются. И действительно, на следующий день все явились на банкет совершеннейшими джентльменами. Я с трудом узнавал в этих денди, одетых с иголки, наших кочегаров и матросов.

В тот же день мы принимали членов консульского корпуса и многочисленные делегации.

«Красин» был уже к вечеру введен в док Розенберга, где должны были немедленно начаться работы по его ремонту.

Вечером мы отправились на банкет. Красиво сервированный, усыпанный цветами, стол в виде буквы «П» занял большую залу ресторана в живописном ставангерском парке. Уже в приемном зале все вскоре перезнакомились друг с другом, и затем началось торжественное шествие к столу.

Смедсруд вел А. М. Коллонтай, меня сопровождал министр торговли и промышленности Офтедаль, П. Ю. Орас шел с Миддельтоном, а местный комендант, полковник, вел К. П. Эгги.

Первую речь на банкете произнес Смедсруд (его речь была любезно роздана в русском переводе всем участникам).

«Сегодня граждане Ставангера имеют честь и удовольствие видеть у себя гостями экипаж „Красина“. В сердцах наших горит желание принести поздравление и хвалу мужеству, неутомимой энергии и отличной работе вашей в ледяной пустыне.

Я уверен, что говорю не только от имени нашего города, но что и весь норвежский народ мыслит одинаково с нами. Весь цивилизованный мир день за днем, час за часом со вниманием следил за вашей важной, великой работой. Разнесшаяся по всему миру весть о несчастной судьбе „Италии“ исторгла крик из глубины человеческих душ: „На помощь! Люди в опасности“. Мгновенно, как по мановению жезла, все, что человечество могло дать от науки, мужества, энергии и горячего сердца, — все было привлечено для оказания помощи, и каждая страна, имевшая такую возможность, внесла посильный вклад в борьбу за спасение погибавших. Сколько из нас, оставшихся в этой тяжелой борьбе лишь зрителями, верили в спасение?.. Когда шведский летчик Лундборг вырвал из объятий смерти первого человека, для нас это казалось сказкой, сном, и только „Красин“ показал, что это не сон, а действительность.

Великий русский народ может гордиться своими сынами. Отдохните же теперь немного в нашем умеренном климате, прежде чем снова взять курс на север, в объятия льда.

Мы, норвежцы, также оставили там дорогих для нас братьев вместе с их французскими товарищами, и если надежда на их

спасение сбудется, то мы предпочитаем, чтобы именно вы отвезли им наш привет, если это будет даже и последним приветом. Лучшего вестника, как „Красин“ и его команда, норвежский народ не желает.

Мы уверены, что вами будет сделано все, что в силах человеческих для разрешения предстоящей трудной задачи.

Да будет воздано вам за ваш добрый и тяжелый труд!

Мы поднимаем бокалы за русский народ, за „Красина“ и его храбрую команду.»

После этой красивой речи мы чокнулись звонкими бокалами, в которых была... минеральная вода.

В Норвегии отдельные коммуны имеют право издавать свои «сухие законы»; Ставангер принадлежал к числу их, и там спиртные напитки были запрещены.

С ответными речами выступили А. М. Коллонтай, П. Ю. Орас и я.

Мы выразили глубокую признательность Ставангеру и норвежскому народу за симпатию и гостеприимство. Норвежцы — природные моряки — выдвинули из своей среды выдающихся полярных исследователей, и нам было особенно приятно, что нашу работу оценили так высоко именно в Норвегии.

На девятикратное отрывистое «ура» норвежцев команда «Красина» ответила мощным, оглушительным троекратным «ура».

После ужина, прошедшего весьма оживленно, мы так же торжественно перешли в приемную, а оттуда на балкон.

Была темная летняя ночь. В парке в честь нас горели смоляные бочки и эффектно вспыхивали ракеты. У балкона собралась огромная толпа. Губернатор, обратившись с несколькими вступительными словами «к народу», при феерическом свете ярких костров представлял нас толпе. После каждой названной фамилии раздавались дружные аплодисменты и приветственные крики.

В заключение мы сердечно поблагодарили любезных хозяев и песком через весь порт прошли на «Красин».

Ставангер, насчитывающий около 50 000 жителей, принадлежит к числу тех норвежских городов, благополучие которых зависит исключительно от рыбного промысла. В близлежащих фьордах ловится заходящая туда мелкая сельдь, которая затем перерабатывается на кильки и сардинки на многочисленных здешних консервных фабриках, числом около двухсот. Некоторые фабрики первоклассно оборудованы и экспортируют свою продукцию не только в европейские страны, но и в Америку. То лето было «неурожайное», сельдь не пришла или пришла в очень

небольшом количестве, и Ставангер переживал жестокий экономический кризис. Тем ценнее было гостеприимство, оказанное нам.

Весь день на «Красин» паломничало местное население. По подсчетам местных журналистов, нас посетило за этот день свыше 12 000 человек, и мы принуждены были через газеты просить прекратить осмотр ледокола, так как это мешало вести ремонт. Впрочем, толпы народа и в последующие дни продолжали посещать «Красин». Были назначены даже специальные поезда, которые доставляли всех желающих из окрестных мест.

Вместе с А. М. Коллонтай и М. А. Дьяконовым я выехал в Осло, где мне нужно было произвести некоторые дополнительные закупки.

Здесь же, на многолюдном приеме у нашего полпреда, где собрались многие члены заседавшего тогда в Осло конгресса, а также представители дипломатического корпуса и норвежской науки, я сделал свой первый публичный доклад о походе «Красина».

Пока я был в Осло, ремонт ледокола шел полным ходом. 150 рабочих и несколько инженеров в доках Розенберга работали день и ночь. Наши повреждения оказались гораздо серьезнее, чем мы думали, и даже при самой интенсивной работе немыслимо было закончить весь ремонт в 3—4 дня, как я первоначально предполагал.

«Красин» продолжали посещать представители рабочих и общественных организаций. Кроме того, команде этими же организациями был устроен торжественный прием в Народном доме. Характерную речь произнес один из рабочих, Паттин.

«Мы все помним старую сказку про Эспена Аскелада, который считался ни к чему не пригодным человеком. Но мы знаем из сказки, что он оказался сильнее двух своих братьев и один справился со всеми трудностями. Презираемый всеми Эспен Аскелад победил и в награду женился на принцессе и получил полцарства.

Советский Союз был в положении Эспена Аскелада. Капиталистические страны вели великую травлю против вашей страны, стараясь доказать, что ею правят неучи, что там нет настоящего правительства, настоящих людей. Этим летом капиталистические страны столкнулись с громадными трудностями в деле спасения тех, кто попал в беду в полярных странах; они с задачей не справились.

Тогда пришел Эспен Аскелад, в виде советской экспедиции, и подобрал несчастных. Мы чувствовали, что экспедиция Советского Союза — наша, рабочая экспедиция. „Красин” и его ко-

манда представляют собой не только Советский Союз, но весь международный пролетариат.

Рабочий класс всегда был Эспеном Аскеладом: он всегда должен был больше всех работать и меньше всех пользоваться благами жизни. Нам не нужно полкорольства с принцессой, мы стремимся победить весь мир для социализма, для улучшения человечества.

Да здравствует человечество, братство, социализм!»

Затем выступал Парижанин⁵⁶, талантливый сотрудник «Юманите», специально приехавший в Ставангер, и начальник местной почты и телеграфа Эгед-Ниссен, симпатичный культурный человек, в милой семье которого я провел по приезду из Осло несколько прекрасных часов.

Красинцы получили множество подарков от рабочих. Ставангерцы подарили серебряную вазу с цветами, рабочие фарфорового завода поднесли чудесную фигурку моряка с подзорной трубой в руке. «Пусть он будет вашим верным спутником в походе», — трогательно говорили они. А комсомольская молодежь поднесла альбом с адресом. От души желая доставить особенно приятное нашей команде, они написали в адресе золотыми русскими буквами известное русское напутствие: «Скатертью дорога».

Никто, конечно, не сказал нашим друзьям, что у нас значат эти слова.

Вернувшись из Осло, я застал работы в полном разгаре, но окончание их, как я ни торопился, ожидалось только к 24 августа.

По просьбе местного норвежско-немецкого общества я прочел о нашем походе публичный доклад, сбор с которого пошел целиком в фонд организации поисков Амундсена.

На другой день был закончен ремонт корабля.

24 августа мы вышли из Ставангера в Берген, чтобы снова до отказа загрузиться углем.

Как и в Ставангере, нам устроили здесь очень теплый прием. К своему большому удовольствию, заметил я между присутствовавшими на приеме и известного проф. Бьеркнеса (Bjerknes) с сыном и женой. В Бергене благодаря содействию итальянского консула Хальворсена нам удалось быстро закончить погрузку и все другие дела. Здесь же к нам на корабль сел итальянский корреспондент Апонте, сменивший Д. Джудичи, а из Москвы приехал кинооператор Солодовников на место отправившегося в Москву Блувштейна.

Пока мы брали уголь, я не преминул посетить Геофизический институт, организация которого подходила к концу. Профессор

Хелланд-Хансен, директор этого прекрасного учреждения, с присущей ему любезностью показывал мне и В. А. Березкину весьма интересное его устройство. Я был рад в свою очередь принять уважаемого профессора и его достойных сотрудников на ледеколе и показать им корабль и его машинные отделения. Березкин с готовностью показал этому выдающемуся геофизику свои работы, которые профессор нашел весьма ценными. Он также с одобрением отзывался о том плане работ, которые мы предполагали осуществить во время нашего второго похода, в особенности во время пребывания в районе между Новой Землей и Землей Франца-Иосифа.

Выйдя из Бергена 26 августа, мы прошли фьордами до Харстада, где взяли дополнительно пресной воды и свежего мяса, а отсюда вышли в открытое море.

Утром 1 сентября «Красин» в третий раз прошел о. Медвежий.

На этот раз мы не увидели его, так как шли в расстоянии более чем 15 миль к западу от него. Погода стояла ветреная, мглистая. Несмотря на довольно крепкий, в 5 баллов, ветер, «Красин» не терял своего хода и, спокойно переваливаясь с борта на борт, делал свои 10—11 узлов при девяти котлах: один из десяти был выключен. Жизнь на корабле вошла в свою колею, и я отдыхал душой после беспокойных дней портовых стоянок, когда постоянный наплыв посетителей и вечно глазающая, любопытная посторонняя публика не давали возможности остаться с самим собой.

Я испытывал подлинное блаженство в особенности от того, что мне не приходилось давать обычные интервью, в сотый раз отвечать на бесчисленные вопросы о судьбе тех или иных участников итальянской и других экспедиций. Очень часто такие вопросы задавались людьми, которым в высокой степени была безразлична судьба тех, о ком они спрашивали: нередко это делалось из простого любопытства. Тогда полагалось всем этим интересоваться. Но, конечно, многие, в особенности норвежцы, глубоко были встревожены судьбой их национального героя Руала Амундсена.

Никто не хотел и не мог примириться с мыслью, что его уже нет в живых. При отправлении во второй наш поход у меня также мало было надежды, что мы сумеем его найти. Я был уверен лишь в одном — мы приложим все усилия, чтобы обнаружить Амундсена, Гильбо, их спутников и итальянскую группу, но вместе с тем я прекрасно отдавал себе отчет во всех тех затруднениях, с которыми придется столкнуться «Красину», особенно если учесть риск, которым должен был сопровождаться каждый полет Б. Г. Чухновского и его товарищей. Я знал, что состояние льдов могло оказаться более благоприятным, чем весной, но навигационные и

метеорологические условия должны были быть несомненно тяжелыми. Самыми тяжелыми препятствиями могли явиться туман и темные ночи.

Мы встретили мелкобитый лед на $75^{\circ}27'$ с. ш. и $15^{\circ}57'$ в. д. от Гринвича. Он был занесен нордовыми и норд-остовыми ветрами из Стурфьорда. Таким образом, на этот раз мы встретили лед южнее, чем в первом нашем походе. Как это обычно бывает при заходе в лед, волна прекратилась, и «Красин» шел по спокойной воде. Приходилось все же идти малым ходом, так как при сильной нагрузке «Красина» ледовая его обшивка находилась ниже ватерлинии и он был менее защищен. Когда же мы входили в полосу более разреженного льда, сразу же чувствовалась широкая океанская волна. Встречавшиеся нам льдины были небольшого размера, от нескольких до 20—30 кв. м; лед был уже изъеден морской водой и очень хрупок. Температура воздуха при заходе в лед заметно стала падать и к югу от о. Медвежьего опустилась с $7,7$ до $3,2^{\circ}\text{C}$.

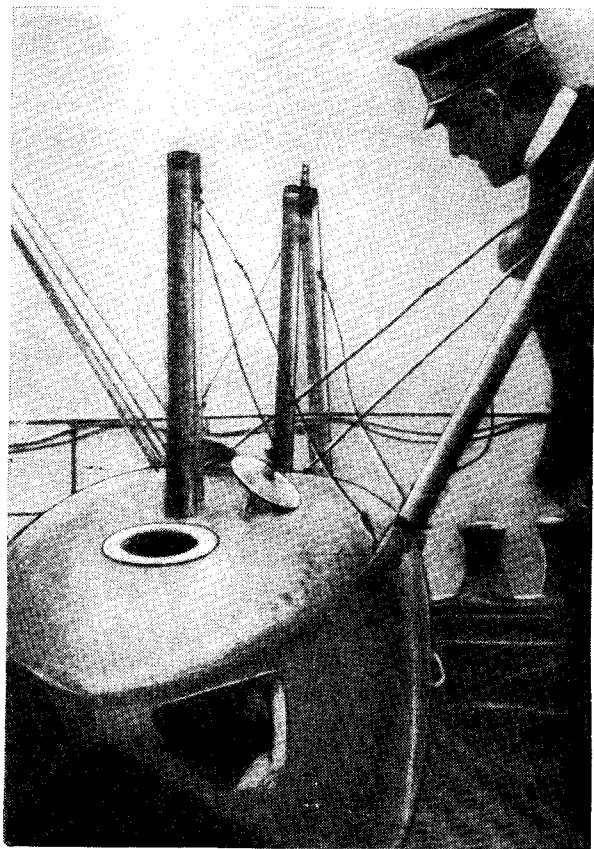
Птиц было гораздо меньше, чувствовалось приближение осени, лишь несколько чашек-глухышек кружило над мачтами.

Через три часа, т. е. к 15 часам, лед стал более сплоченным, что заставляло нас идти тихим ходом. Температура воздуха упала до $0,8^{\circ}\text{C}$.

В 18 часов 10 минут была перехвачена радиограмма, в которой сообщалось, что у маяка Торсвог в Северной Норвегии найден поплавок с гидросамолета и что на судне «Микаэль Сарс» признали, что он принадлежит «Латаму», самолету, на котором улетел Амундсен и его спутники.

С тоской я писал в своем дневнике: «Если только поплавок действительно принадлежал «Латаму», значит, Руал Амундсен, Гильбо и мужественные спутники их действительно погибли. Душу охватывает горечь и печаль. Не хочется верить, не хочется думать, что это несчастье действительно совершилось. Замечательный норвежец, отважный, выносливый рекордсмен-полярник погиб смертью, которую каждый человек может себе пожелать: он отдал свою жизнь за других, чужих ему людей. Чудесный, достойный конец жизни, которая была полна лишений и так часто висела на волоске от смерти. Скорбь, глубокая печаль охватила сердце не только одних норвежцев — весь культурный мир разделяет горе норвежского народа. А для нас, для красинцев, эта весть вдвойне печальна: пусть небольшая, но все же теплилась надежда в наших сердцах, что наши поиски могут увенчаться успехом. Увы, этой надежде не суждено будет сбыться. Холодные

свинцовые воды Ледовитого моря давно уже поглотили тела отважных исследователей. Арктическое царство на этот раз жестоко, слишком жестоко расправилось с человеком, который с удивительным мужеством, с замечательным знанием ее особенностей по-



Адмирал норвежского флота Герр опознает поплавок погибшего гидросамолета «Латам-47».

тярял Арктику шаг за шагом. Она отомстила ему. «Борьба жертв искупительных просит.» Пусть так, но даже эти тяжелые жертвы никого не остановят — наука победоносно будет продолжать свой путь, и недалеко уже то время, когда и Арктика перестанет быть

непреодолимым препятствием для человечества, она будет покорена на благо всех людей. Теперь же мы с горестью склоняем свои головы; жизнь Амундсена должна нас научить и жить, и умирать. Невозможно помириться с его смертью, остается только одно — своей работой показать, что мы достойны того замечательного наследия, которое оставил нам этот выдающийся человек».

С утра 2 сентября стояла ясная, солнечная погода при легком ветре от юга и температуре $2,4^{\circ}\text{C}$. В 10 часов мы были на траверзе мыса Фогель-Хук по пути в Кингсбей. Я телеграфировал Чухновскому, что около 12 часов будем на месте.

В общем, переход был сделан быстро и при благоприятных условиях: ни разу по-настоящему и не качнуло.

Снова перед нашим взором открылись Три Короны в глубине бухты, опять уступчатый мыс Кваде-Хук. Знакомые берега! С какими разными чувствами подходили мы к ним теперь и шесть недель тому назад. Что то нам сулило ближайшее будущее?

Глава восемнадцатая

НА ПОИСКИ ТРЕТЬЕЙ ГРУППЫ. — КАПИТАН СВЕНДСЕН, КРОЗИО, ДЖИОВАННИ. — БЕВЕРЛИСУНН. — ПРИЛЕТ ЛЕТНОЙ ПАРТИИ. — РАЗВЕДОЧНЫЙ ПОЛЕТ. — ШТОРМ. — КОНЕЦ ЛЕТНОЙ КАМПАНИИ

Вот показался дымок с «Читта ди Милано», через полчаса уж загрелась якорная цепь, и наш якорь плюхнулся в воду. Подошедший на шлюпке итальянский офицер спросил меня, когда комендант Романья может прибыть на «Красин» для переговоров. Ответный визит на «Читта» сделал по моей просьбе помощник капитана Я. П. Легздин.

Ровно в 12 часов (якорь мы бросили в 11 часов 30 минут) комендант Романья был у меня. Он рассказал мне, что «Браганца» стояла в Беверлисунне и что она совершила разведку, дойдя до $81^{\circ}15'$ с. ш., где находилась кромка льда. Вскоре «Браганца» должна была вернуться для чистки котлов и взятия провизии.

Романья много распространялся о трудностях поисков в это время года, в частности, об опасности полетов, в чем, конечно, нельзя было с ним не согласиться. Он спрашивал об окончательном нашем плане; я сказал ему, что в 15 часов у нас состоится:

совещание и что я прошу его прибыть к нам в 16 часов за ответом.

Тем временем подъехал с берега Чухновский в сопровождении Страубе и Алексева. Они прекрасно выглядели и хорошо поправились за это время, хотя и нелегко было прожить в палатках 48 дней. Питались они хорошо, ночью залезали в спальные мешки, но днем было прохладно. Живя в своих палатках вблизи поселка, наши летчики очень сдружились с жителями норвежской колонии в Нью-Олесунне, и за это время у них перебивало немало гостей. Самолет был тем временем поставлен на поплавок и приведен в полный порядок. Два пробных полета, произведенных Чухновским, дали прекрасные результаты. Первый полет продолжался несколько минут, второй — 21 минуту.

В 15 часов мы собрались для обсуждения плана дальнейших наших работ. Присутствовали Орас, Чухновский, Эгги и Березкин. Решено было идти в район Семи Островов, чтобы найти там базу для самолета. Туда же должен был прилететь Чухновский. Следующую базу предполагалось организовать где-либо к востоку от Семи Островов, для чего нужно было предпринять поисковые полеты. Мы все сходились на том, что задача эта весьма трудно выполнима: можно было совершенно не найти чистой воды для посадки или же, даже если бы и удалось найти ее, она могла быть в короткий срок замкнута льдом.

Когда через час прибыл комендант Романья и я изложил ему наш план, он ужаснулся, очень заволновался и сказал, что считает его невыполнимым. Он полагал, что летать можно только к востоку от Северо-Восточной Земли, и то на очень небольшое расстояние. Затем он спросил меня, будем ли мы стоять до вечера следующего дня. Я ответил, что собираюсь уйти в море раньше.

Затем с Чухновским и Орасом я съездил на берег к лагерю наших летчиков. Они расположились на берегу небольшой бухты совсем по-домашнему: в одной палатке у них была спальня, в другой — столовая и, наконец, третья представляла собой рабочее помещение. А рядом с ними жили «альпинисты» — альпийские стрелки, охранявшие итальянские самолеты.

К вечеру я пригласил на «Красин» представителей норвежской колонии — доктора, инженера и нескольких рабочих и воспользовался приходом этих симпатичных людей, чтобы поблагодарить их за гостеприимство и содействие, которое они оказывали нашим летчикам.

К концу дня была получена радиограмма, из которой мы узнали, что норвежский адмирал приказал прекратить поиски

«Латама», так как выяснилось, что найденный поплавок действительно принадлежит этому самолету; теперь уже не было сомнений, что никто из бывших на «Латаме» не спасся. Значит, свершилось: Руал Амундсен погиб. Поистине завидная, славная смерть...

С утра 3 сентября продолжалась разборка плота, на котором в свое время мы доставляли плоскости к лагерю летчиков, производилась погрузка бревен и досок на «Красин» и отправка продовольствия.

В 12 часов Романья сделал нам прощальный визит. Я с ним условился о времени переговоров по радио (пока через каждые 12 часов) и о том, что «Браганца» будет находиться где-либо по пути полета Чухновского, о чем последний должен был дополнительно стовориться с Романья. Затем мы устроили внутреннее совещание по поводу радиосвязи, метеосводок и пр. Две карты района полетов мы разграфили на квадраты, пронумеровав их. Одну карту оставили себе, другую дали летчикам. Таким образом, стоило по радио назвать цифру — и мы знали, в каком месте находятся наши летчики.

Очень жаль было снова оставлять наших друзей в холодных палатках, быть может надолго, но другого выхода не было. И Чухновскому тоже не хотелось уходить с «Красина». Он все поглядывал на часы и говорил:

— Ну, еще полчаса останьтесь — полчаса ведь не расчит.

Выпили «отвальную» — по рюмке коньяку, и взаимно пожелали друг другу благополучного исхода. Пошли провожать летчиков к штурману, но так как шлюпка, повезшая продовольствие, еще не возвратилась, то мы еще успели набормить их ужином. Окончательно мы расстались с ними в 18 часов 30 минут.

На берег съехали Чухновский, Страубе, Алексеев и Шелагин. Пока мы выбирали якорь, летная партия уже высадилась на берег. Вскоре темная группа из четырех человек, казавшихся издали размером не больше шахматных фигур, маячила уже на мысу. Вдруг мы заметили, что кучка людей врасыпную побежала в разные стороны; раздался взрыв звуковой бомбы, затем по берегу начал стлаться светлый дым. Это летчики посылали нам свой привет. «Красин» дал три протяжных гудка, пронесшихся далеким эхом по горным вершинам и глетчерам, стал разворачиваться и ровно в 19 часов дал ход вперед.

Еще не выйдя из залива, мы увидели силуэт какого-то судна. Мы решили, что это, вероятно, возвращается «Браганца», и действительно, постепенно начали вырисовываться знакомые контуры

этого небольшого, но заслуженного судна. «Красин» дал малый ход и сигнализировал просьбу подойти к нам. Не успели мы спустить наш вельбот, как с другого борта уже появилась небольшая шлюпка с «Браганцы»; через несколько минут она была у нашего штурмтрапа. На борт поднялись пожилой норвежец, капитан Свендсен, итальянский летчик Крозио и офицер Джюванини. Они сообщили нам ценные сведения о положении кромки льда. По словам капитана Свендсена, состояние льдов было следующее: битый лед заполнял пространство между Семью островами и северным берегом Северо-Восточной Земли; от Семи Островов кромка шла на норд-вест. Кромка полярного льда доходила до $81^{\circ}15'$ с. ш. У мыса Ли-Смит, наоборот, было много свободной воды, но так как лед в том месте находился в постоянном движении вследствие сильных течений между островами и берегом, то наилучшей стоянкой, по мнению Свендсена, явился бы Беверлисунн, который вполне пригоден для старта самолета. Итальянские летчики сказали, что сейчас летать уже невозможно: на корабле и на самолете образовалась ледяная корка, которая повредила плоскости самолета.

К 11 часам 4 сентября «Красин» был уже у Семи Островов. При приближении к берегам туман с дождем сменился ясной погодой. Еще недавно мы маячили у тех же Семи Островов, пробиваясь среди тяжелых льдов на восток. Это было всего лишь два месяца тому назад, а как много было пережито за это время! Теперь ледовые условия изменились, и мы быстро шли по свободной воде, но, увы, надежды на успех у нас было гораздо меньше.

Мы взяли курс на Беверлисунн, полагая, что эта стоянка будет самой удобной для самолета.

В 15 часов 30 минут был брошен якорь в этом заливе, в полумиле от западного берега о. Чермсайда⁵⁷, на глубине 18 саженей. Стояла солнечная погода при температуре воздуха $4,7^{\circ}\text{C}$, и даже голубое небо проглядывало во многих местах сквозь перистые облака. Наступил полный штиль. На корабле ехидничали над итальянцами, которые в мрачных красках рисовали нам здешние метеорологические условия. Не иначе как именно «Красин» нес с собой хорошую погоду. И действительно, даже в первый наш поход не выпадало такого чудного и ясного дня.

О благоприятных метеорологических условиях немедленно телеграфировали Чухновскому. Льда здесь совершенно не было, если не считать нескольких отдельных небольших льдинок, занесенных сюда прежними ветрами. Снега на побережье также было

совсем мало, только вершины гор были чуть-чуть покрыты снежной пеленой; казалось, будто они слегка посыпаны сахарной пудрой.

Нам очень хотелось, чтобы наши летчики прилетели скорее, но старт зависел в значительной мере от погоды, стоявшей в Кингсбее. В ожидании самолета я совершил вместе с И. М. Ивановым экскурсию на берег.

Береговая линия о. Чермсайд мало изрезана. В северо-западной части его имеется залив, образующий в своей вершине реликтовое озеро, косой отделенное от моря. Залив защищен от ветра только с оста и норд-оста. В южной и восточной частях острова имеются лишь небольшие заливы. Вблизи озера, в расстоянии километра от морского берега, были найдены реберные кости кита, выброшенного отступившим ныне морем, с характерным зеленым налетом вокруг них⁵⁸.

Остров горист и имеет сильно изрезанный рельеф. От южного мыса берег постепенно подымается под углом 30° , образуя на высоте 275 м первое плато, от которого крутые склоны идут к другому, верхнему плато, расположенному на высоте 425 м. Эта возвышенность отделена ледниковой долиной от восточного куполообразного возвышения, поднимающегося на 300 м над уровнем моря. Долина прорезывает остров с юга на север. Для нее характерны морские террасы, лежащие на высоте 12, 14, 19 и 150 м. По склону этой долины, в юго-восточной части ее, спускается небольшой висячий ледник, у подножия которого заметны почвенные образования. На ледниковых песках лежит тонкий, в 2 см, слой гумуса, имеющего на поверхности взрыхленную, «курчавую» структуру.

Остров сложен из гранитов, гнейсов и глинистых сланцев. У южного мыса коренной породой является светло-серый среднезернистый гранит, прорезанный пегматитовыми жилами с крупными вкраплениями полевого шпата. В 100 м от южного мыса легко можно было проследить жилу полевошпатовой породы мощностью до 2 м, простирающуюся на север. В жиле наблюдались крупные кристаллы светлого полевого шпата размером 30 и 60 см. У Нордкаана были обнаружены выходы глинистых сланцев, прорезанные гранитами, которые, в свою очередь, рассечены жилами пегматита. Снега на острове не было, но под обломками породы во многих местах слышалось журчание снеговой воды. Там, где протекала вода, заметна была растительность, состоящая из мхов и лишайников; в некоторых углублениях начались

почвообразовательные процессы, тонкий слой гумуса вместе с растительностью образовывал наслоения, которые, как подушки, пружинили под ногами, но такие болотца занимали пространство всего в несколько квадратных метров.

В этом районе русско-шведской экспедицией в 1898—1901 гг. велись триангуляционные работы. Еще до сих пор сохранился на южном мысе острова шест с надписью, которую уже трудно разобрать; рядом с ним выложено из камней слово «Jäderin 1898» — имя руководителя шведской части этой международной экспедиции, профессора Эдерина.

Как я уже говорил, к условленному сроку мы сообщили Чухновскому результаты наших метеорологических наблюдений. Погода была для посадки в Беверлисулле особенно благоприятная, и я был очень обрадован, когда получил от наших летчиков известие, что старт назначен на 23 часа. Немедленно был подготовлен дымовой сигнал и спущен на воду бот с дымовыми патронами. Я же отправился в радиорубку.

В 4 часа 5 сентября я получил известие, что вследствие дождя и уменьшения видимости полет отложен до 11 часов, а через полчаса Чухновский сообщил, что в Кингсбее туман, облачность 9 баллов, но что заметной тягой от зюйд-оста туман выгоняется из бухты. У нас же сияло яркое солнце, была прекрасная видимость и слабый ветер при температуре воздуха $5,7^{\circ}$, так что метеорологические условия у нас оставались чрезвычайно благоприятными.

Но уже к 21 часу температура упала до $2,1^{\circ}$ С, Беверлисулле начал окутываться туманом, стало пасмурно и пошел дождь. Кончились хорошие дни. Надежды на прилет Чухновского на этот раз не оправдались. Трудно было ожидать в это время года, что в обоих пунктах одновременно установится благоприятная погода. Наше положение усложнялось.

Тем временем Чухновский сообщил, что надеется прилететь еще до 8 сентября.

На следующий день, 6 сентября, погода оставалась неблагоприятной для полетов. Мне удалось на моторном катере посетить район Нордкапа.

К западу от мыса я увидел выброшенные морем обломки разбитого судна; среди камней была укреплена доска от дверной створки, на которой было написано карандашом «*Ronald ay Tromso*»*. На самом мысу стояла вежа с черным флажком. Силь-

* «Руал из Тромсё».

ный дождь и свежий ветер с моря заставили меня вернуться на корабль, где я застал радиограмму от Чухновского; он сообщал, что «Браганца» выходит в Виргобей и что он предполагает завтра вылететь. Я мало на это надеялся, так как барометр резко падал и ветер усиливался.

И действительно, в ночь на 7 сентября разразилась настоящая снежная буря при ветре от SW в 6—7 баллов и температуре 2° С. Ночью моторный бот и шлюпку оторвало внезапно налетевшим пиквалом и понесло на берег. Была спущена третья шлюпка, и унесенные боты прибуксировали к ледаколу.

В. А. Березкин, воспользовавшись нашей длительной стоянкой в Беверлисулле, производил полусуточные наблюдения над течениями в проливе; он установил у берега футшток для наблюдений над приливами. Вследствие жестокой погоды к вечеру футшточные наблюдения пришлось прекратить, и Добровольский и Кабанов, занимавшиеся наблюдениями, с трудом снялись с берега. Пришлось дважды за ними отправляться, и только на второй раз, когда поехал за ними старший помощник, удалось обоим, навесов промокших, привезти на ледакол.

При таком состоянии погоды нечего было и думать о полетах. Как переменчива здесь погода в это время года! К утру 8 сентября ветер начал стихать, выглянуло солнце, и к полудню стало совсем тихо и спокойно. Температура воздуха в 13 часов была $0,3^{\circ}$ С.

Вместе с Ивановым, мотористом Тащиным и матросом Салиным я отправился на моторном боте к о-вам Кастрена. Два наиболее крупных острова — северный площадью около 3 кв. км, южный немного меньше — разделены неглубоким проливом. Побережье изобилует подводными и надводными камнями, так что к нему можно пристать только на мелко сидящей шлюпке. Обращало на себя внимание большое нагромождение валунного материала из коренной породы, которая здесь представлена гнилыми мелкозернистой структуры с жилами пегматита. К юго-востоку от Северного Кастрена находился небольшой третий островок, возвышавшийся не более чем на 2 м над уровнем моря. Северный Кастрен имеет две возвышенности, разделенные широкой ледниковой долиной. Западная вершина возвышается на 300 м над уровнем моря, восточная не превышает 100 м. Южный Кастрен имеет куполообразную форму; купол полого спускается к югу; его наибольшая высота 250 м. Оба острова сложены одними и теми же горными породами.

По возвращении с о-вов Кастрена я застал радиogramму от Чухновского:

*Кингсбее дождь штиль тчк Браганца у острова Амстердам.
Ветер 7 баллов дождь туман тчк Выжидаю прояснения.*

9 сентября утром получил запрос от летной группы:

*Прошу срочно сообщить последние наблюдения тчк Надеемся
вылететь девять.*

Условия погоды в Беверлисунне были очень благоприятны, то же сообщала «Браганца». Уже после 12 часов я получил от летчиков известие, что «средний мотор греется, причина выясняется», и, наконец, радио ночью: «Чистка, нагрев, зарядка позволят вылететь к десяти десятого».

Я пригласил на совещание Ораса и Эгги, и мы решили завтра же, если летная группа будет лишена возможности вылететь, выйти в море. Мы уже не могли долее терять времени, так как не только каждый день, но и каждый час был в столь позднее время года на учете.

Воспользовавшись чудесной погодой (как назло, в Беверлисунне стоял полный штиль, и море было совершенно спокойно), я продолжил свои работы на о-вах Кастрена; там же мы недурно поохотились и убили 10 уток.

На корабле меня ждала радиogramма от Чухновского; он сообщил, что вследствие перегрева среднего мотора не мог вылететь. Сложная это штука — самолет.

День 10 сентября мог оказаться решающим в нашей кампании — может быть, придется оставить самолет в Кингсбее, а самим выйти на ледоколе к северу.

В ожидании прибытия самолета я с утра направился на моторном боте в глубь залива, расположенного к югу от о-вов Кастрена.

Западный берег залива также сложен из гранитов, имеющих в этом районе большое распространение. Они прорезывают глинистые сланцы и, так же как на островах, характеризуются обилием пегматитовых жил с крупными включениями полевого шпата и кварца, отчасти слюды, вкрапления которой имеют небольшие размеры, в среднем не больше 1 кв. см. У меня не было времени для подробных исследований, но мне кажется, что этот район мог бы иметь и практическое значение для добычи полевого шпата. Впрочем, решение этого вопроса требует дополни-

тельных разведок и выяснения навигационных возможностей в этом районе.

Залив вдается на 3, 5 мили в глубь побережья и имеет в куте* хорошо защищенную бухту, при входе в которую следует, однако, держаться середины, так как слева и справа имеются подводные камни. Залив оканчивается небольшим глетчером, спускающимся в море.

Около 13 часов услышали гул мотора и увидели наш самолет на фоне светлого неба. Крайне обрадованные, мы тотчас же отправились в обратный путь. Через час мы пришли на ледокол, пройдя мимо самолета, стоявшего уже на поплавах у берега. Мы застали усталых, но довольных летчиков в кают-компани.

В хорошем настроении все сели за стол, и во время обеда наши товарищи рассказали нам о своем полете.

Вылетели они из Кингсбее в 10 часов 55 минут, а в 13 часов 15 минут сели в Беверлисунне, т. е. пробыли в воздухе 2 часа 20 минут. Приходилось пролетать вдоль полосы тумана, который густой пеленой держался к западу от Шницбергена. У о. Амстердам стояла «Браганца», над которой сделали один круг. Когда летели вдоль северного берега, видимость была прекрасная; в особенности хорошо выделялся о. Моффена, который представляет собой кольцо суши с большим озером посередине. Моторы работали во время пути безукоризненно, и самолет был в полной исправности.

К 4 часам утра 11 сентября летная группа была готова к новому полету.

Накануне я просил вахтенного разбудить меня, когда летчики будут готовы к старту. В начале третьего меня разбудили, я наскоро оделся и вышел на палубу. Солнце стояло высоко и желтоватым светом освещало темно-свинцовую воду Беверлисунна, ветер был свежий. Б. Г. Чухновский немного задержался у доктора. Как только он был готов, летная партия, которая, кроме Б. Г. Чухновского, состояла из Страубе, Алексеева, Шелагина и Ораса, на моторном боте отправилась к самолету. Не прошло и нескольких минут, как затрещали моторы, дан был газ и, рассекая воду двумя поплавками, самолет стал набирать высоту. Я поспешил в радиорубку. Не успел я расположиться и развернуть карту, как получено было радио: «Летим обратно». Сразу к берегу был послан моторный бот, и тотчас же самолет показался с моря. Он начал снижаться под острым углом и, коснувшись по-

* Кут — вершина залива. Старинное поморское слово.

плавками воды, плавно замедлил ход и остановился на воде. Оказалось, что в море свирепствовал сильный ветер от зюйда и полет невозможно было продолжать. Решено было полет повторить к вечеру.

Между тем от коменданта Романья получили радиogramму, что «Браганца» ушла в Тромсё, а «Читта ди Милано», погрузив



Прилет Б. Чухновского в Беверлисуни 10/IX 1928 г.

уголь, возвращается в Италию. Итак, только экспедиция «Красина» оставалась для поисков в Ледовитом море.

В 17 часов погода окончательно испортилась. Не видя никакой возможности возобновить полеты, мы единодушно порешили полеты прекратить, летную кампанию закончить, самолет разобрать, погрузив его на ледокол, и идти на поиски.

Должен признаться, что нелегко было принять такое решение. Я представлял себе чувства тех людей — там, далеко на юге, —

которые с такой надеждой ожидали результата каждого полета. Наши летчики должны были принести им желанную весть о судьбе близких, дорогих для них людей, унесенных на обломках гондолы дирижабля. Конечно, для нас была очевидна рискованность, невозможность нового полета, я полностью отдавал себе отчет в безрезультатности его, а все же где-то в глубине души не замирали глубокое сожаление и печаль.

Погрузка с воды на корабль столь тяжелого самолета, как наш, была делом очень сложным. Решили соорудить плот, опиравшийся на бензиновые бочки, и к нему прикрепить покатый помост, по которому и втащить самолет на палубу.

Тотчас же приступили к сооружению плота. Но как назло поднялся сильный, шквалистый ветер до 6—7 баллов. Возникло опасение, что у берега самолет может разбить прибоем. Пришлось пробуксировать его к ледоколу и закрепить на длинном конце (в 5 раз превышавшем длину ледокола). Здесь-то и началось мученье: судно разворачивалось медленнее, чем легкий гидросамолет, и последний обматывал концом «Красина»; с помощью моторного бота все время приходилось оттягивать его. Затем возникла мысль установить мотор на трех якорях, но, провозившись до 3 часов ночи, оставили его все же за кормой, так как ветер к тому времени стал стихать, но волна не унималась.

Пришлось также приостановить постройку плота — сильная зыбь не давала возможности работать на воде.

12 сентября вновь прояснилось. Над нами простиралось совсем безоблачное небо, ветер стих. Температура воздуха была 5°C . Словом, опять наступил настоящий летний день. С трудом верилось, что мы находимся за 80° с. ш. Между тем температура воздуха с $5,7^{\circ}\text{C}$ в 0 часов поднялась к 15 часам до $8,1^{\circ}\text{C}$.

Погода была настолько благоприятна, что, несмотря на решение прекратить летную кампанию, летчики не могли удержаться от попытки еще раз совершить полет. Самолет опять отбуксировали к берегу и начали готовить к полету.

К 14 часам погода снова ухудшилась. В. А. Березкин не предсказывал благоприятных условий для полета, поэтому не оставалось ничего другого, как разобрать самолет и грузить его на ледокол. К разбору самолета приступили в 16 часов.

К ночи ветер усилился, и работать на воде стало невозможно. Плоскости (крылья) с самолета были сняты, и, когда плот уже сколотили, его отбуксировали к берегу, уложив на него затем плоскости. Их доставили к борту «Красина», но погрузить их на ледокол оказалось невозможным; при крепком ветре слишком

велика была их парусность. Так на плоту, за кормой, и оставили их. Бедные плоскости, когда-то парившие в облаках! Теперь они качались на волнах, то и дело захлестываемые морской водой.

Меня очень беспокоила сильная задержжка с погрузкой самолета: в это время года крепкие ветры могли держаться в течение многих суток. Вся надежда была на команду и на «звезду». Неужели же она напоследок нам изменит?

Ночью ветер усилился до 6 баллов, туман закрыл все вершины гор и держался не выше 100 м. Ветер гудел в вантах, врывался в щели моей рубки.

Самолет был оставлен у берега, и у него дежурили Федотов и Чаун. Ветер от веста дошел ночью до 8 баллов и развел сильную волну, так что до 12 часов 13 сентября плоскости невозможно было грузить. Однако к вечеру их все-таки подняли на борт и приступили к постройке помоста из бревен и досок.

Пока шла погрузка, Березкин, Иванов и я совершили длительную геологическую экскурсию на о. Чермсайд и пересекли его с юга на север. Кроме обширных геологических коллекций, мы принесли несколько убитых уток, державшихся еще у берега.

На обратном пути, как только мы вышли из-за гор к берегу, стал заметен свежий ветер от веста. Самолет был подведен вплотную к берегу.

В ожидании, когда будет окончено сооружение помоста и ветер ослабнет, мы сели в небольшую шлюпку, оставленную для нас на берегу, и затем с большими усилиями, против волны и ветра, подгребли к «Красину». Погрузка была невозможна, ее пришлось отложить до более спокойной погоды.

Все собралось в ярко освещенной кают-компани. В такие вечера большую роль «играл» у нас граммофон, подаренный нам советской колонией в Осло. Каждый считал своим долгом завести хотя бы одну пластинку (с обеих сторон), а так как народу было много, то граммофон играл почти без перерыва.

Ранним утром, 14 сентября, меня разбудил сильный свист ветра. Я быстро оделся и вышел на мостик. Был шторм, самый настоящий шторм. Хотя ветер дул от зюйд-веста, но в заливе была уже значительная волна, и я начал опасаться, что может унести наш помост. К полудню, однако, ветер стих, но к 16 часам, перейдя на вест, а потом на норд-вест, развился в форменный ураган. Водяная пыль клубами неслась над гребнями волн, жестокий ветер рвал, вздымал воду, гудел и выл в снастях. С трудом подняли катер и шлюпки на борт. Плот пока еще был на месте, его очень крепко склотили. Машины были в полной готовности,

и время от времени мы ими подгребали, чтобы ослабить туго натянутую якорную цепь, а на баке дежурил вахтенный, мокрый от водяной пыли; он все время показывал руками, куда смотрит якорный канат. Ветер достиг 12 баллов, деревянный помост был сбит, и одно из бревен скатилось в воду, но еще держалось на тросе. Работать было абсолютно невозможно, и мы только с тревогой наблюдали за разбушевавшейся стихией. Температура упала ниже 0°, временами шел мелкий снег, покрывая горы. Мелкобитый лед заносило с моря в залив, и его кромка отрезала от нас самолет, стоявший у берега. Всю ночь бушевал ветер, но к утру 15 сентября он начал стихать, и, когда я в 7 часов вышел на мостик, ветра почти не было и зыбь улеглась. Команда уже работала над исправлением вызванных бурей повреждений помоста, и дело стало быстро двигаться вперед.

Полоса льда шириной 100 м прижала самолет к берегу, и мы, захватив с собой подрывника Дмитриева (он же и водолаз), отправились вызволять аппарат. Тем временем ветер, перешедший на зюйд-ост, сильно разредил лед, а несколько мешавших нам льдин мы удалили без применения подрывных средств. Затем общими усилиями налегли на поплавки, спустили самолет на воду и отбуксировали его к «Красину».

Берег был уже покрыт снегом на 2 см. Так как наступил штиль, то, не теряя времени, мы объявили обций аврал и приступили к погрузке самолета. Весь состав экспедиции высыпал на палубу и на верхнюю площадку, началась тяжелая работа. Самолет подвели к плоту, затем втащили по помосту на палубу, частью вручную, частью же при помощи лебедек.

Ровно в 11 часов самолет стоял уже на месте.

У всех сразу отлегло от сердца — самолет в безопасности! Осталось еще разобрать все деревянные сооружения, погрузить их на палубу, закрепить аппарат; затем мы могли пойти на север.

Пока было спокойно на море, команда успела разобрать помост и часть пюта, но ночью 16 сентября задул опять крепкий, быстро усиливавшийся ветер, который сразу дошел до 11 баллов. Пришлось всю работу бросить и поднять на борт катер и шлюпки. Все побережье снова забило льдом, и я был счастлив, что самолет уже водрузили на место. Вряд ли мы смогли бы вообще погрузить его на корабль, если бы не штиль накануне.

С утра продолжал держаться ветер в 10—11 баллов, и приходилось работать машинами, поставив корабль против ветра.

Плот невозможно было разобрать, и, чтобы не задерживаться далее в Беверлисунне, я отдал распоряжение его бросить.

Глава девятнадцатая

НА СЕВЕР. — 81° 47'. — ОСТРОВ КАРЛА XII. — ЗЕМЛИ
ДЖИЛЛИСА НЕ СУЩЕСТВУЕТ. — ЗЕМЛЯ ФРАНЦА-
ИОСИФА. — МЫС НИЛЬ. — ДЕПО

В 17 часов 20 минут стали выбирать якорь, а через 15 минут дали ход машинам. Ветер от норда упал до 3 баллов, и В. А. Березкин надеялся получить возможность произвести гидрологические наблюдения. Решено было брать пробы воды и определять ее температуру каждые десять миль. Первая гидрологическая станция была произведена на траверзе о. Вальден.

Мы проложили курс от Нордкапа прямо на север и в ночь на 17 сентября, в 14 милях к северу от Нордкапа, встретили первую полосу битого льда; пройдя через нее, мы стали встречать отдельные льдины площадью 50—100 кв. м. Их труднее стало различать ночью — было уже темно, примерно так, как у нас в сумерки, и можно было видеть лишь силуэты отдельных льдин да белесую тонкую полосу ледяной крошки. Количество льда утром доходило до 8 баллов, но к полудню мы вышли на чистую воду, поверх которой держался туман; над плавучим же льдом была, наоборот, хорошая видимость.

Лед попадался по преимуществу одногодовой, но среди него встречались и большие торосистые поля. Часто на плоских льдинах мощностью до одного метра свободно лежали крупные обломки льда. Количество льда сильно колебалось и редко превышало 2 балла. Вообще же мы находились в полосе льда, который легко могло одолеть обыкновенное ледовое судно.

17 сентября впервые круглые сутки держалась только отрицательная температура; в 8 часов было —8°С! Я удивлялся, что образование сала на поверхности воды было крайне незначительно, хотя стояло полное безветрие. Только у самой крошки льда с подветренной стороны его образование было заметно.

Низкая температура как-то совсем не чувствовалась, наоборот, она действовала на всех бодряще, быть может, потому, что не было неприятного, пронизывающего тумана.

В 20 часов мы достигли самой северной точки нашего маршрута — 81°47' с. ш. и 20°30' в. д. Это был самый северный пункт, до которого когда-либо доходили корабли в этом районе.⁵⁹

Если не считать «Фрама», вышедшего из льда к северу от Шпицбергена и за время своего путешествия достигшего в 1895 г. 84°04' с. ш. при долготе 101°47', а также судна итальянской экспедиции в 1900 г. «Стелла Поларе», доходившего до 82°04' с. ш.

к северу от Земли Франца-Иосифа, то в том районе, в котором работал «Красин», наиболее высокие широты были достигнуты следующими судами.

Год	Экспедиция	Широта
1773	Филипп, корабль «Каркас»	81° 34'
1818	Бьюкенен, судно «Франклин»	80 34
1868	Норденшельд, судно «София»	81 42
1898	Судно «Гельголанд» (Германия)	81 32
1899	Макаров, ледокол «Ермак»	81 28
1928	Ледокол «Красин»	81 47

На протяжении всего пути мы самым внимательным образом осматривали ледяные поля и тщательно следили за каждым пятном, попадавшим на них. Однажды доктор Средневский, стоявший на мостике, обратил наше внимание на какой-то черный предмет, видневшийся милях в трех справа от нашего курса. Мы всмотрелись в него, и нам действительно показалось, что для морского зверя пятно слишком велико и неподвижно. Я предложил направить к заинтересовавшему нас месту. Когда подошли к нему на близкое расстояние, предмет оказался темным, загрязненным куском льда. С разочарованием повернули от него и легли на прежний курс.

С крайней северной точки, достигнутой нами, мы спустились в район о. Карла XII, надеясь этим курсом пересечь полосу льда, дрейфовавшего в течение двух летних месяцев при ветрах южных румбов.

Но уже в 10 часов вечера 18 сентября мы вышли из льда на чистую воду с изредка попадавшимися мелкобитым льдом. Стоял крепкий зюйд-ост, и «Красин» сразу стал испытывать килевую качку. Хотя ледокол и хорошо держался на волне, однако бак временами зарывался в воду и брызги сильными струями окатывали мостик. Окна рубки, где находилась моя каюта, выходили к носу, и вода с такой силой ударяла в них, что из боязни за целостность стекла пришлось задрать иллюминаторы.

Мы повернули еще южнее, чтобы увидеть о. Карла XII и точнее по нему определиться. Ни одной льдинки мы не встретили в этом районе, как будто здесь никогда и не было льда. При подходе к острову оказалось, что мы находимся севернее счислимого места на 12 миль.

После полудня увидели знакомые места — одиноким бастионом выступающий из воды о. Карла XII и, правее, плоские как блины о-ва Брок и Фойн. Уже прошло больше двух месяцев с тех пор, как мы подобрали здесь семерых обреченных на смерть людей.



В. А. Березкин с выстрела производит глубоководные гидрологические работы.

Мы продолжали брать через каждые 20 миль гидрологические серии, и заметно было, как глубина увеличивалась по мере удаления от о. Карла XII.

От о. Карла XII повернули на северо-восток, имея в виду не только пересечь ту область дрейфовавшего льда, где мы надеялись встретить остатки дирижабля «Италия», но по возможности постараться достигнуть и так называемой Земли Джиллиса (Gillis), которую не следует смешивать с Землей Джиллеса (Gilles)⁶⁰, расположенной к востоку от Северо-Восточной Земли.

Если только эта Земля действительно существовала, то ее, конечно, необходимо было осмотреть.

Дело в том, что хотя Земля Джиллиса и значится на всех английских картах, однако на ней никто никогда не был.

Известный мореплаватель Баффин⁶¹ за два года до открытия залива, названного впоследствии его именем, проходя на северо-восток от Шпицбергена, предполагал, что видел землю, которая простиралась до 82°. Считалось, однако, что в действительности эту Землю обнаружил мореплаватель Джиллис в 1707 г. Но английский исследователь Фредерик Джексон, во время своей исследовательской деятельности на Земле Франца-Иосифа достигший 19 апреля 1896 г. крайней западной точки Земли Александры, с высоты 1450 футов не видел в северо-западном направлении какой-либо земли и потому счел ее несуществующей. Тем не менее адмирал Макаров во время своего похода на «Ермаке» в 1899 г. предполагал, что видел Землю Джиллиса, лежащую примерно в 80 милях. Точно так же английский мореплаватель Уорлей считал, что видел эту Землю, когда в 1925 г. был у Северо-Восточной Земли. Однако Умберто Нобиле, пролетая над районом, где предположительно находилась эта земля, 15 мая 1928 г., ее не обнаружил.

Таким образом, о Земле Джиллиса имелись самые разноречивые сведения; поэтому я и решил подойти к ней вплотную.

С утра 19 сентября мы начали встречать мелкие льдинки — «сиротинки», как я их называл. При обычных условиях сначала появлялись обломки льда в небольшом количестве, затем лед становился все гуще, пока судно не оказывалось окончательно окруженным им. На этот раз мы наблюдали иную картину — кромка представляла собой полосу мелкобитого льда, которая, вследствие того что стояла мертвая зыбь, совершала широкое волнообразное движение. Однако по мере продвижения вперед стали попадаться отдельные айсберги, плавно колыхавшиеся на зыби.

«Красин» легко продвигался среди свежего льда. Несмотря на то что в 7 часов было всего $-1,3^{\circ}\text{C}$, образование нового льда было уже заметно.

Шуга образовывалась или между отдельными мелкими (площадью 100—200 кв. м) льдинами, занимая полностью все пространство между ними, или же нарастала у больших льдин, далеко отстоявших друг от друга. При этом у всех льдин новый лед нарастал с определенной, подветренной, стороны. Шуга, тонким слоем покрывавшая поверхность воды, была чрезвычайно пластична и при ходе корабля не раскалывалась на отдельные части, а как бы растягивалась, подобно салу. Бывало, что шуга образо-

ывалась на поверхности моря даже там, где не было старого льда, и занимала пространство в несколько квадратных метров.

В общем, лед был очень редок и сплоченность его была даже меньше балла; попадались участки воды протяженностью в 3—4 мили, совершенно чистые ото льда.

Мы шли к проблематической Земле Джиллиса, тщательно следя за поверхностью льда. Были учреждены непрерывные вахты на марсе, на верхнем и на нижнем капитанских мостиках. Кроме того, множество добровольцев из команды неизменно дежурили на палубе, но нигде никаких признаков людей или остатков дирижабля не было обнаружено.

Мы были уже в 10 милях от места, где должна была находиться Земля Джиллиса, причем видимость достигала 15—20 миль, и все же Земли не было видно, да и гидрологические определения показывали, что глубины велики. Только стайка глупышей все время кружилась над кораблем, но эта птица обычно держится в море на очень далеком расстоянии от суши.

В 18 часов 20 минут считаемое место «Красина» было $81^{\circ}40'$ с. ш. и $36^{\circ}00'$ в. д. от Гринвича, т. е. мы были именно на том месте, где на карте пунктиром нанесена Земля Джиллиса. Определение глубины показало 200 м. Видимость в это время была не менее 20 миль, и все же суши не было видно. Таким образом, оставалось сделать заключение, что Земли Джиллиса не существует.

Мы повернули на ост и пересекли эту «Землю».

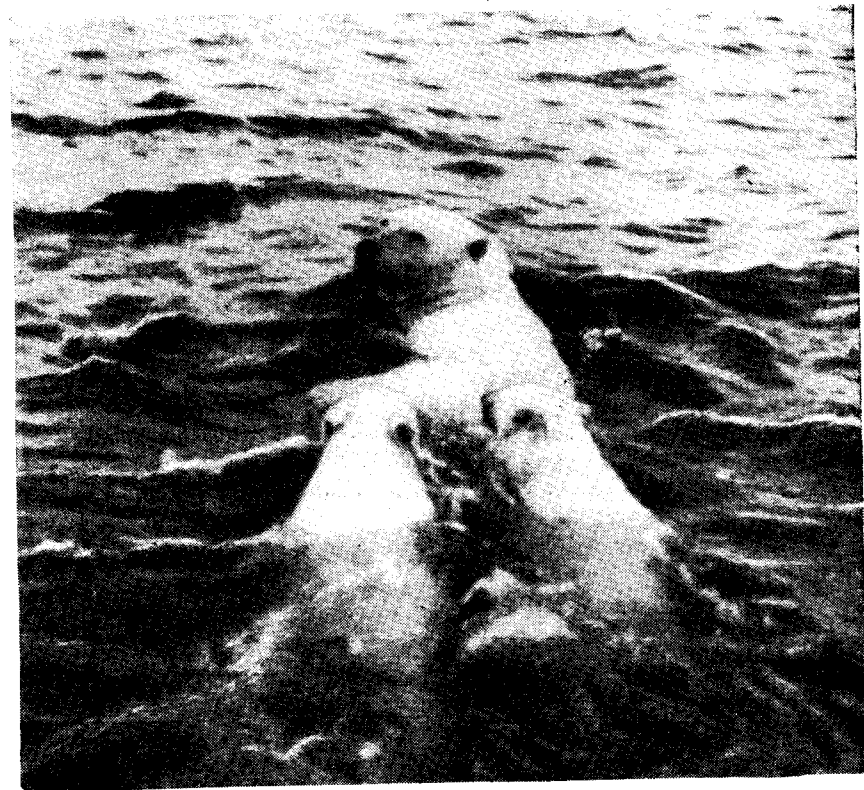
Затем вошли в полосу льда, сплоченность которого достигла 9 баллов. Правда, лед был плоский, не торосистый, мощностью не превышавший метра, но самые поля имели площадь в несколько сот квадратных метров, а вода между ними была уже покрыта не шугой, а тонким звонким ледком.

Ледяные поля раскалывались теперь с большей легкостью, чем два месяца тому назад. Вследствие замораживания и прекращения таяния лед был не так упруг, все лужи на полях уже замерзли. При столкновении между собой льдины издавали характерный «ледяной» звон, очень похожий на звон сталкивающихся хрустальных подвесок на люстрах.

Насколько видел глаз, до самого горизонта море было покрыто льдом. Как и раньше, самые тщательные наблюдения не давали никаких результатов — ни людей, ни обломков дирижабля мы не видели. Хотя льда было много, но он был вполне проходим для «Красина». Мы все время шли по «Земле», льдины стали сильно смерзаться между собой, и я предложил повернуть на юг, имея в виду затем обследовать западное побережье Земли Франца-

Носифа, проследить по пути за ледяным покровом и произвести в этом неисследованном районе гидрологический разрез.

20 сентября в 1 час 15 минут «Красин» находился на $81^{\circ}31'$ с. ш. и $38^{\circ}00'$ в. д. Отсюда был взят курс к югу.



Бегство...

Мы продвигались со скоростью около 4 узлов во льду сплоченностью в 9 баллов. Замечательно, что торосистый лед встречался лишь в виде исключения. Большею частью мы шли через плоский лед, не толще одного метра, среди которого преобладали молодой лед и шуга. Вновь образовавшийся блинчатый лед встречался все чаще и достигал уже толщины 7—8 дюймов; площадь

отдельных блинов равнялась 30—50 кв. м, и корпус «Красна» уже чувствовал их.

Стояла удивительная тишина в этой ледяной пустыне, и слышен был только треск и звон льда, раскалявавшегося перед форштевнем «Красина». Мы шли все прежним курсом на юг среди сплошного льда. Молодой лед заполнял уже все пространство



Мыс Ниль — самая западная точка Земли Георга.

между обломками старых льдин, так что сплоченность льда увеличилась уже до 9 баллов, а так как в это время шел снег, то чистой воды совсем не было видно. Самые льдины были небольшого размера: 10×30, 15×40 м. Лишь два раза попались крупные айсберги, возвышавшиеся над водой на 5—8 м. Среди этого льда «Красин» шел вперед со скоростью 3,5—4 мили в час.

Корабль все время сопровождали глушши и моевки, с черными пятнышками на кончиках крыльев, — самые грациозные из чаек. Они то вздымались вверх, то планировали или ловко садились на воду, когда замечали, что с корабля что-либо бросили.

Шуги стало меньше, она лишь длинными лентами тянулась от одной льдины к другой на расстоянии нескольких метров. Уже

начала ощущаться морская волна, мы были близко к кромке льда.

В 16 часов мы находились на 80°43' с. ш. и 38°00' в. д. Отсюда повернули на восток к Земле Александры, западному острову Земли Франца-Иосифа. По направлению к югу было видно темное водяное небо, там уж не было льда. Отдельные льдины колыхались на зыби, и «Красин» стало покачивать, будто он шел по чистой воде.

Мы продолжали идти до 23 часов. Ветер, дувший от норда, был совсем слабый, при температуре воздуха —8°С. Погода стояла приятная, бодрящая.

Заря алела слабой полоской над горизонтом, и на льду появилась какой-то фантастический, лунный отблеск.

Мы легли в дрейф, так как уже сильно стемнело и не следовало рисковать продолжать путь ночью среди льда, близ неизвестных островов.⁶² Из иллюминаторов кубрика и кают тянулись снопы электрического света. Когда я сошел в кают-компанию, там было много народу — кто играл в шахматы, кто читал книгу, а в левом углу свободные от вахты сидели за картами, кончая очередную партию в покер. Любители граммофонной музыки то и дело ставили новые пластинки, и знаменитые «Бублички» разносились далеко по коридору.

Наступило 21 сентября. С часу начало заметно светлеть, и в 2 часа мы пошли малым ходом из опасения натолкнуться на айсберг.

Я работал в своей каюте, когда на палубе послышалась беготня, а потом раздалось несколько выстрелов. Когда я взглянул в окно, то увидел, как крупный медведь что есть мочи удирает прочь от корабля, характерно переваливаясь на бегу. Началась беспорядочная пальба со всех сторон. На лопатке медведя показалась кровь, и он бросился в воду. Под водой он держался 3—4 минуты, потом высовывал свою «мырку» (как пенцы называют черный кончик носа), чтобы с силой вобрать в себя воздух, после чего опять нырял в воду. Но с каждым разом его пребывание под водой все более сокращалось, все чаще ему приходилось высовывать свою красивую морду. Вокруг него на воде виднелось много крови, и все были убеждены, что он так и останется в воде, как вдруг медведь, опершись на задние лапы, быстро вскочил на лед и снова побежал вперед. Опять полетели ему вдогонку безжалостные пули; вторично раненный медведь снова бросился в воду и долго в ней плавал. Ледокол повернул к нему. Несмотря на то что рядом стоял корабль, бедный зверь, обессиленный,

положил лапы и голову на край льдины. Несчастное животное... Видно было, как медведь терял силы; в последнюю предсмертную минуту, разом, выбрался он на льдину — и упал, распростершись на ее белой поверхности, окрасившейся алой кровью. Свершилось жестокое убийство прекрасного зверя. Несколько человек спустились по штурмтрапу и, подтянув медведя к крашу, подняли его на палубу.

Был легкий ветер от норда, и температура воздуха в 9 часов дошла до $-10,5^{\circ}\text{C}$. Это была самая низкая температура за все время нашего похода.

С утра стали чаще попадаться айсберги, поднимавшиеся до 8 м над уровнем моря, но торосистый лед встречался очень редко; зато много было шуги и блинчатого нового льда. Вся поверхность моря была покрыта льдом, из которого только 50—60% было старого льда. Молодой лед представлял собой небольшие блинообразные льдинки, сплошной массой покрывавшие водную поверхность; иногда они расходились под влиянием волны или же, взгромоздясь друг на друга, образовывали два-три слоя, смерзавшихся между собой. Каждый блинок имел форму плоского блюда — посередине серовато-белого мутного цвета, по краям белого. Среди мелкоблинчатого льда попадались новые льдины диаметром 2—3 м, но в таком льду блинки уже были неразличимы.

В ночь на 22 сентября мы вышли на совершенно чистую воду.

По курсу на горизонте показалась светлая полоса, а через час стало ясно, что мы подходим к Земле Александры архипелага Франца-Иосифа.

По своему внешнему виду Земля Франца-Иосифа резко разнится как от Шпицбергена, так и от Новой Земли. Прежде всего обращало на себя внимание, что земли-то как таковой и не было видно — на фоне белесоватого неба вырисовывался светлый купол материкового льда, который сначала полого спускался к морю, а затем обрывался вертикальным барьером. В море маячили одинокие огромные столовые айсберги, отколовшиеся от материкового льда.

Земля Франца-Иосифа, открытая в 1873 г. австро-венгерской экспедицией Пайера и Вейпрехта, представляет собой группу островов, общая площадь которых равняется приблизительно 20 000 кв. км. Она лежит между $79^{\circ}45'$ и $81^{\circ}50'$ и между 42 и 63° в. д. и является, таким образом, после Земли Пири самой северной из известных нам полярных земель.⁶³

Еще в 1870 г., т. е. за три года до открытия Земли Франца-Иосифа, П. А. Кропоткин, наш знаменитый географ и теоретик анархизма, в своем замечательном проекте исследования полярных стран высказал предположение о том, что за Новой Землей должна находиться «еще не открытая Земля, которая простирается к северу и дальше Шпицбергена и удерживает за собой льды». Таким образом, Землю Франца-Иосифа Кропоткин теоретически открыл еще в 1870 г.

Два пролива — Британский канал и Австрийский пролив — делят эту группу островов на три части. К островам третьей части принадлежит также о. Нортбрук, кончающийся с юга известным мысом Флора, местом зимовки многих экспедиций.

Острова представляют собой плато, покрытое материковым льдом и достигающее в западной части высоты 300 м, а на юго-востоке даже 800 м. Они сложены 100—150-метровыми мощными базальтовыми покровами с юрскими и третичными морскими песчано-глинистыми отложениями. Большая часть островов покрыта льдом и представляет собой поэтому типичный полярный ландшафт.

Плоские айсберги, лишь редкие из которых имеют высоту от 20 до 25 м, плавают в большом количестве вдоль берегов Земли Франца-Иосифа. Солнце скрывается здесь за горизонтом от середины октября до конца февраля. Преобладающие ветры — восточный, северо-восточный, западный и северо-западный. Ветры южного порядка отсутствуют совершенно. Одновременно наблюдаются частые колебания атмосферного давления, сильные туманы.

Средняя температура в январе, по данным многих зимовавших здесь экспедиций, была $-26,5^{\circ}\text{C}$, самые же низкие температуры достигали -40 и -46°C . Единственным месяцем в году, в котором в 1896 и 1914 гг. температура колебалась от 0 до -2°C , был июль.

Атмосферные осадки распределяются здесь довольно равномерно на все времена года.⁶⁴

Растительность, насчитывающая 37 видов цветковых растений, встречается главным образом на южном и западном побережьях.

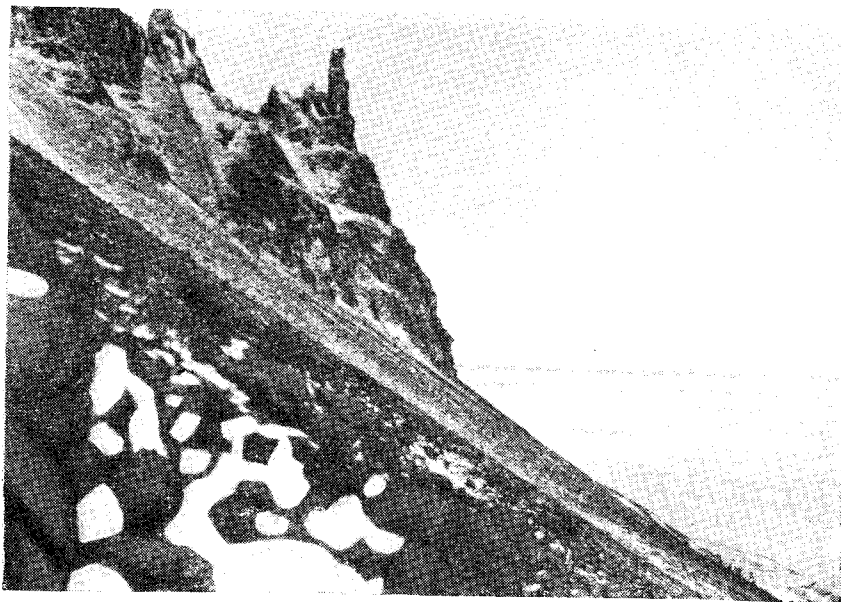
Животный мир очень однообразен: олени здесь совершенно отсутствуют, но зато белый медведь встречается довольно часто.⁶⁵ Птицы насчитывают 21 вид и водятся в большом количестве.

Считается, что навигационные условия у берегов Земли Франца-Иосифа весьма тяжелы и что этот полярный архипелаг не

каждый год доступен для судов. Ввиду малой посещаемости Земли трудно судить об этом положительно. Нужно думать, что, в частности, Британский канал около месяца проходил для судов.

Землю Франца-Иосифа посещало значительно меньше научно-исследовательских экспедиций, чем Шпицберген.

Первой была организованная по инициативе Августа Петермана австро-венгерская экспедиция Пайера и Вейпрехта, которая



Базальтовые столбы на берегах Земли Георга.

отправилась в Северное Ледовитое море с целью пройти Северо-Восточным проходом и вернуться Беринговым проливом. Экспедиция была организована на собранные по национальной подписке деньги, было куплено судно «Тегетгоф», которое в 1872 г. вошло в море.

Состояние льдов было неблагоприятное, и судно после 10 недель плавания было затерто льдами. Вместе со льдом корабль медленно подвигался к северу, а через год, т. е. в 1873 г., перед изумленными путешественниками открылась дотоле неизвестная,

покрытая льдом гористая страна, названная впоследствии Землей Франца-Иосифа. Произведя исследование, экспедиция выяснила, что страна эта представляет архипелаг, изрезанный фьордами. Так как «Тегетгоф» уже два года стоял во льдах и не было никакой надежды на его освобождение, то экипаж в 1874 г. покинул его и с огромнейшими трудностями на 96-й день достиг на санях и шлюпках Новой Земли. Отсюда помор Федор Воронин⁶⁶ доставил экспедицию на своем паруснике в Норвегию.

В 1879 г. Землю Франца-Иосифа видели с голландской парусной шхуны «Виллем Баренц». В 1880 г. здесь высадился шотландец Ли-Смит, обследовавший южные острова Земли.

Во время второго путешествия в 1881 г. его паровое судно «Эйра» было раздавлено льдами и пошло ко дну почти со всеми припасами. Однако зимовка благодаря изобилию зверя, служившего пищей, закончилась благополучно. Наконец после шестиндельного перехода на санях и лодках удалось добраться до Новой Земли. Ли-Смит доказал, что архипелаг тянется на 9° дальше к западу, чем предполагалось.

Большая заслуга в деле изучения этого архипелага принадлежит Ф. Джексону, пробывшему на архипелаге три года, с 1894 по 1897 г., и выполнившему съемку его. Предварительно Джексон побывал в Архангельске, а также в Большеземельской тундре у самоедов. Впервые были испытаны наряду с собаками поны; оказалось, что они весьма пригодны для полярных условий.

Следует отметить работы Ф. Нансена, во время своего перехода по Земле Франца-Иосифа в 1896 г. достигшего мыса Флора, где и произошла знаменательная его встреча с Джексонем.⁶⁷

Последующие экспедиции на Землю Франца-Иосифа связаны с попытками достижения Северного полюса. Экспедиции Уэлмана, Болдуина и др. посетили Землю Франца-Иосифа в 1898—1899 гг. Они обследовали почти совсем не известные северные и восточные берега архипелага.

В том же 1899 г. Людовик Савойский, герцог Абруццкий, достиг на корабле «Стелла Полларе» северных берегов архипелага. Судно, стоявшее в заливе Теплица, сильно пострадало от давления льдов, и экспедиция зимовала на берегу в палатках.

В 1900 г. было предпринято путешествие лейтенанта Каны к Северному полюсу; он достиг 86°34' с. ш., пройдя на 50 км севернее Нансена. В том же году экспедиция вернулась на своем корабле, с трудом пробившись через льды у Земли Франца-Иосифа.

В 1901 г. была снаряжена экспедиция Болдуина на средства американца Циглера, однако вследствие раздоров она уже в следующем году вернулась обратно, почти ничего не сделав.

Неудача не остановила Циглера, и в 1903 г. он снова отправляет экспедицию на Землю Франца-Иосифа под начальством Фиала. Экспедиция потеряла здесь свое судно «Америка», и только после двукратной попытки вновь посланное судно «Терра Нова» достигло наконец Земли Франца-Иосифа; вернулось оно в 1905 г.

В 1925 г. Землю Франца-Иосифа посетила английская парусная яхта под начальством Уорслея.

Русские исследователи также вложили немало труда в дело исследования как самой Земли Франца-Иосифа, так и в особенности вод Баренцева моря между Шпицбергом, Землей Франца-Иосифа и Новой Землей. К северу от Земли Франца-Иосифа экспедиция Брусилова производила ценные гидрологические наблюдения и обнаружила большие глубины. Адмирал Макаров в 1901 г. вел гидрологические исследования между Новой Землей и Землей Франца-Иосифа, подходил к южным ее островам и высаживался на мысе Флора. В 1912—1914 гг. здесь зимовала экспедиция Седова. Ею велись ежечасные метеорологические наблюдения, геологические исследования и топографические работы.

На судне «Св. Фока» Г. Я. Седов поднялся Британским каналом почти до 81° с. ш., но вследствие недостатка топлива и густого тумана вынужден был повернуть на юг и стать на зимовку у о. Гукера. В феврале 1914 г. начальник экспедиции Седов в сопровождении двух матросов вышел к Северному полюсу. Истощенный и больной, на обратном пути он скончался и был похоронен на Земле Кронпринца Рудольфа, около мыса Бророк.

В том же году партия штурмана Альбанова, члена экспедиции Брусилова на «Святой Анне», прошла по льду вдоль западного берега Земли Александры. У мыса Флора Альбанов встретился с экспедицией Седова и вернулся в Россию.

В 1914 г. капитан Ислямов подходил на «Герте» к мысу Флора, где поднял русский флаг.

В 1915 г. шхуна «Андромеда», посланная на поиски экспедиций Русанова и Брусилова, подходила на 70 миль к Земле Франца-Иосифа, но ее остановили тяжелые льды.

В 1923 и 1926 гг. к Земле Франца-Иосифа подходило судно «Персей», принадлежавшее Плавучему морскому институту, и, наконец, в 1927 г. у мысов Флоры и Баренца работало судно «Зарница» (б. «Эльдинг») Института по изучению Севера.

Нельзя обойти здесь молчанием и трудный поход ледокола «Георгий Седов», который также принимал большое участие в деле спасения экспедиции «Италии». Находившийся под командой капитана В. И. Воронина, «Седов» вышел из Мурманска 7 июля, имея на своем борту 45 человек команды, 2 летчиков и 58 промышленников, с целью охоты около Новой Земли на моржей и белых медведей.

1 августа корабль получил по радио задание пройти к западному и северному берегам Земли Франца-Иосифа для розысков группы Алессандрини. Охота была немедленно прекращена. «Седов» взял курс на север и попытался форсировать тяжелые льды сначала с западной стороны архипелага Земля Франца-Иосифа, причем ему удалось продвигаться до 81° с. ш. и обыскать побережье о. Виктория. Когда ледовые условия стали более трудными, «Седов» пытался пройти проливами, но и здесь льды и туманы преградили ему дальнейший путь. За это время запасы угля на ледоколе иссякли, и ему пришлось идти в обратный путь; в силу ледовых условий он двинулся в направлении Новой Земли, а оттуда через Карское море. 3 сентября «Седов» вернулся обратно в Архангельск.

Таким образом, мы видим, что русские ученые и путешественники положили много сил на изучение этой отдаленной полярной области и вод, ее омывающих. Естественная связь наша с Землей Франца-Иосифа подтверждается также тем, что две важнейшие иностранные экспедиции (Вейпрехта — Пайера и Ли-Смита) спаслись благодаря тому, что направились к нашей территории, а две другие значительные экспедиции (итальянская на «Стелла Поларе» и английская Ф. Джексона) вышли на Землю Франца-Иосифа из Архангельска.

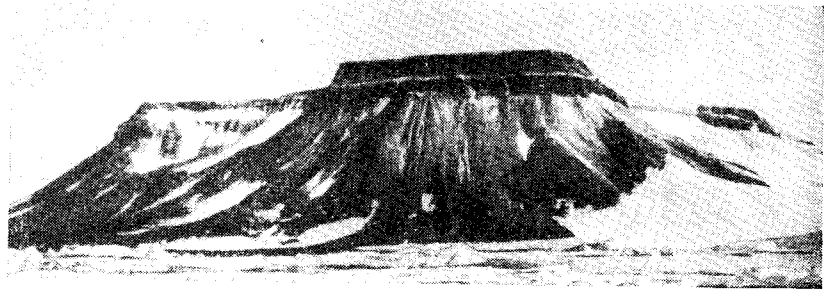
В настоящее время Земля Франца-Иосифа входит в состав территории Советского Союза* и там, на о. Гукера, построена Институтом по изучению Севера постоянная научная база с радиостанцией.⁶⁸

Рассчитывая устроить депо — небольшой домик с продовольствием — возможно западнее, я отдал распоряжение идти ближе к Земле Александры и свернуть в залив Норденшельда. Мы проходили в расстоянии полумили от берега; везде была отвесная бирюзовая стена мощного льда.

* Постановление ЦИК СССР о владениях СССР в Арктике от 15 апреля 1926 г.

Стояла удивительно ясная погода при полном безветрии и температуре воздуха -6°C . Я никак не мог ожидать, что в такое время у Земли Франца-Иосифа мы увидим и яркое солнце, и безоблачное небо, и зеркальную поверхность моря. Благодаря хорошей видимости берег и весь архипелаг были прекрасно различимы на далеком расстоянии.

В заливе Норденшельда мы подошли к берегу метров на шестьсот. Слева и справа материковый лед круто обрывался к морю, только в вершине залива лед спускался полого, так что можно



Характер базальтового плато Земли Франца-Иосифа. Мыс Тироль.

было бы на нем и высадиться, но, конечно, устраивать убежище на льду было делом совершенно нецелесообразным; мы повернули и пошли на восток.

У южного берега Земли Александры нигде нельзя было высадиться. Только когда мы прошли залив Кембридж и приблизились к Земле Принца Георга, я увидел у мыса Ниль (Cap Neale) коренной берег. Я предложил повернуть к нему, и, когда мы подошли на расстояние двух миль, оказалось, что здесь действительно можно подняться на берег.

В 10 часов 45 минут был спущен катер, и вместе с Орасом, Березкинским, Ивановым, кинооператором Солодовниковым, доктором Средневским, штурманом Бачмановым, мотористом Ташциным и матросом Сазанным я отправился на остров.

Побережье Земли Принца Георга производило совершенно своеобразное впечатление.

Весь остров был покрыт белевшим на солнце ледяным куполом. Из-под него виднелись горизонтально тянувшиеся слои базальтовой породы, отделявшиеся друг от друга параллельными

полосами снега, настолько ровными, будто они были проведены по лишейке. На высоте примерно 100 м начиналась крутая осыпь коренной породы, под углом в 50° падавшая к берегу.

Мыс Ниль, названный так Джексоном по имени участника экспедиции Ли-Смита доктора Нилья, является крайним западным мысом Земли Принца Георга. Он выступает между двумя мощными языками льда. Полоса коренной породы шириной всего в 40—60 м тянется вдоль берега на 2—3 км. Весь берег был усеян крупными обломками базальтовой породы. От этой узкой прибрежной полосы сразу же начиналась осыпь, доходившая вверх до пижней горизонтальной террасы базальтовых столбов. И уже над несколькими ярусами базальтов шел мощный ледяной купол.

По направлению к востоку высились над кручами базальта одинокие, причудливые по форме останцы, напоминавшие развалины древнего замка. Выветривание и морозы сделали свое дело — они разрушили более слабые части породы, оставив наиболее устойчивые. Под базальтом виднелись в нескольких местах висячие ледники.

Из-под круто падающей осыпи на высоте 10 м над уровнем моря выступала горизонтальная площадка базальта размером 10×12 м, на которой мы водрузили флаг СССР. Решено было устроить депо на этой площадке.

Когда мы подошли на катере к берегу, нам казалось, будто все побережье усеяно множеством малых и больших шаров из льда. В действительности это были базальтовые валуны, покрытые ледяной коркой; по ним очень трудно было ходить. За ними уже шла та площадка, о которой я упоминал выше.

Надо думать, что мыс Ниль служит летом небольшим «птичьим базаром». Во время нашего посещения здесь было уже довольно значительное количество птиц.

Все небольшие ручьи в то время уже замерзли, и из-под льда виднелись растения из лютиковых.

Обращало на себя внимание, что валуны, обкатанные прибоем, были в трещинах от мороза, другие же были покрыты выветренной коркой, которая при ударе молотка отваливалась.

Совершенно отсутствовали признаки ледниковых морен. Также не видел я на этом побережье и плавникового леса, который в большом количестве встречается на побережьях Новой Земли и Шпицбергена.

Я решил построить домик на небольшом выступе коренной породы, так как на нем было гораздо суше, чем в других местах у самой осыпи. Высадившись на берег, я немедленно отослал

обратно катер со шлюпкой и приказал, не задерживаясь, грузить продовольствие, лес и прочие материалы для доставки их на берег.

К постройке домика не удалось приступить ввиду того, что развилась большая зыбь и все побережье оказалось окаймлено шугой, что делало трудным возвращение наших людей на корабль. Они успели только выбросить все на берег и уже по пояс в воде, часковозь промокшие и продрогшие, с трудом вернулись обратно. Дело в том, что к берегу прибило много блинчатого льда, так что винт мотора нельзя было провернуть, поэтому наши люди с трудом отъехали от берега. Я был крайне рад, что катер благополучно вернулся с этого открытого побережья. Начал дуть свежий WSW в 3 балла, и мы должны были в спешном порядке поднять на борт ледокола катер и шлюпку. Но и самый «Красин», стоявший на якоре, стало сносить, и нам пришлось отойти на большую глубину, в 28 саженей, где мы опять встали на левом якоре. Попытка снова высадиться на побережье была бы слишком рискованной, поэтому домик так и остался непостроенным. Зато нам удалось полностью сгрузить провизию и уложить на сухую площадку.

Мы стояли в одной миле к югу от мыса Ниль и в продолжение всей вахты проверяли при помощи лота дрейф ледокола. Машины держали мы в полной готовности. Ветер окреп и усилился до 6 баллов, пошел густой снег.

Глава двадцатая

ВОЗВРАЩЕНИЕ. — ФЬОРДЫ. — ПРИБЛИЖЕНИЕ К РОДНЫМ БЕРЕГАМ. — ВСТРЕЧА В ЛЕНИНГРАДЕ И МОСКВЕ

В тот же вечер я получил телеграмму от Комитета помощи из Москвы с приказом вернуться на юг.

«Значит, конечно, — подумал я, прочтя телеграмму нашего Комитета. — Мы не найдем погибших людей и не оправдаем надежды матерей, близких и друзей тех, на поиски которых мы потратили столько усилий». На этот раз «Красин» не мог никого найти.

Я с чистой совестью мог сказать, что мы с большим риском для корабля, с риском остаться на зимовку шли на север, на во-

сток, кромсали старый и свежий лед при температуре в -8 , -10 , $-10,5^{\circ}$, лихорадочно, с надеждой, следили за каждой льдинкой — и все без результата. «Красин» проходил там, где никакое другое судно не могло пройти, и наша ли вина в том, что мы не смогли найти унесенных плавучим льдом? И все же... Несказанно тяжело было возвращаться обратно. Хотелось бы еще и еще раз исколесить этот район, осмотреть побережье, пересечь плавучие льды. Но где было искать этих несчастных? Кто с уверенностью мог указать нам то место, где бы мы могли найти итальянцев? Никто. И все-таки тяжело было отдать приказ о возвращении. Я вспомнил трогательное письмо матери молодого Понтремолли, письма его друзей из разных стран, которые я получал в Норвегии, и живо почувствовал, какой печалью в сердцах многих отзовется весть о возвращении «Красина».

Я стоял в раздумье на мостике, когда ко мне подошел капитан.

— Прикажете выбирать якорь? — спросил он.

— Выбирайте и держите курс на Кильдин, — сказал я и пошел в свою каюту.

В 3 часа 20 минут 23 сентября раздался громкий лязг якорной цепи, тяжелый якорь был выбран, и машинам дали ход.

«Красин» возвращался.

Эффектное зрелище являла собой Земля Припца Георга при отходе от нее «Красина». Правый мыс, контуры которого отчетливо обрисовывались на потемневшем море, а с ним и вся угрюмая, суровая Земля были окаймлены сине-серебристыми кучевыми облаками, края которых пылали и клубились, озаренные медно-желтыми лучами солнца, медленно подымавшегося позади облаков из-за Земли. Пурпуровая кромка раскаленной медью горела на небе, а темный силуэт Земли резко выделялся на фоне двигавшихся облаков. Солнце спокойно-холодно продолжало подниматься над темным, волнистым морем.

Миновав небольшую полосу ледяного сала, мы вышли на чистую воду. При образовании сала заметны были многоугольники на тонкой ледяной поверхности, весьма напоминавшие по форме полигональные почвы. На сторонах многоугольника лед выпячивался вверх и появлялась борозда, так что каждый полигон имел в разрезе блюдцеобразную форму.

В первые часы нашего продвижения на юг нас сопровождало 3—4 чистика. Но к вечеру мы их потеряли.

Ввиду возможной встречи со льдами зажгли яркий прожектор на марсе, и его зеленоватый свет впервые бросил свои лучи на

свинцовые воды Арктики. Но наша тревога была напрасна: мы шли по совершенно чистой воде, и нам не попадались даже отдельные айсберги.

Два следующих дня спокойно, двенадцатизуловым ходом, шли мы на юг, делая через каждые 50 миль гидрологические наблюдения. Жизнь корабля снова вошла в свою колею, как это всегда бывает при больших переходах. Замечательно, что, проходя мимо о. Надежды, где ледокол «Малыгин» два месяца тому назад так мужественно боролся со льдом, мы не встретили ни одной льдины — вода была совершенно чистая.

Вечером 25 сентября при подходе к берегам Норвегии мы попали в крепкий ветер. Сильный норд развил большую качку, которая особенно усилилась при повороте на запад. Бортовой крен ледокола достигал 30°, а некоторые размахи — и 45°. В жилых помещениях делалось что-то невообразимое. У меня в каюте опрокинулась банка с чернилами; бумаги, часть книг — все было в чернилах.

В час ночи 26 сентября мы достигли берегов Норвегии и зашли в Хонингсвог, чтобы взять на борт лоцмана. Едва войдя на мостик, он пожал мне руку, поздравил с успешным возвращением и сказал:

— All respect for your work! *

Мы вошли в шхеры. Суровые скалы норвежских фьордов уже были покрыты снегом. Здесь было его больше, чем на Шницбергене. Но все же приятно было видеть хотя и суровую, покрытую снежной пеленой, но обитаемую землю.

Ночью, впервые за все время, видно было слабое северное сияние. Оно как бы посылало нам последний, прощальный привет Арктики.

Мы сделали небольшую остановку в порту Тромсё, который был также весь в снегу, для того чтобы принять пресную воду. Едва мы бросили якорь, как на «Красин» прибыли гости; член городского совета Тромсё и редактор местной газеты благодарили нас от имени города за поиски Амундсена, а вечером с пеннем «Интернационала» подошли к борту на боте представители местных рабочих организаций. Представители рабочих произнесли горячие речи о значении походов «Красина»; с нашей стороны им отвечал П. Ю. Орас. Рабочие сидели в кают-компании до поздней ночи, им все не хотелось уходить от нас.

* Почет вам за ваши дела! (Англ.)

Нам пришлось стоять в гавани до рассвета, так как лоцманы не решались в столь ненастную погоду вести «Красин» дальше в темноте.

Весь следующий день, 27 сентября, мы шли открытым морем. Боковой ветер развел порядочную волну и стал усиленно раскачивать «Красин», который, как бочка, болтался на воде; крен его снова доходил до 30—40°. В моей каюте наступил полный хаос: стулья, кресло, чемоданы, чернила, книги, инструменты, тетради, хотя и были по мере возможности крепко принаитовлены, проявляли, однако, чрезвычайно энергичную деятельность. Я около часа провозился, чтобы все уложить на место и как следует закрепить, но не успел я, окончив эту работу, прилечь на койку, как началась прежняя история: стол начал поскрипывать, кресло двигаться, а книги вылезать из своих мест. Мне это наконец надоело, и я на все махнул рукой. Я хотел хоть как-нибудь уснуть на своей койке. Но не тут-то было: как только я задремал и перестал расклиниваться руками и ногами в койке, я немедленно свалился на пол. «Шут с вами», — подумал я и, выйдя из терпения, напялил кожаную куртку, надел шапку и, балансируя, пошел на мостик.

Море бушевало вовсю. Однако наш бравый ледокол хотя и черпал обоими бортами воду, но хода не терял.

К утру 28 сентября ветер стал значительно тише, и так как «Красин» повернул к берегу и ветер стал дуть в корму, то качка совершенно прекратилась. Когда мы в 17 часов вошли в шхеры, все обитатели ледокола начали выползать из своих нор. Хотя значительное большинство «пассажиров» лежало во время шторма, однако очень немногие честно признались, что они страдали морской болезнью.

Ночью ввиду усиления ветра, доходившего временами до 9 баллов, нам пришлось встать на якорь. Ветер, действительно очень крепкий, так и рвал воду вокруг нас.

Следующий день, 29 сентября, мы шли шхерами, которые представляли теперь унылую картину: не было ярких летних красок и голубой глади фьордов, в которой отражались раньше, как в зеркале, прибрежные скалистые горы. Вода стала свинцово-серой и все время пенилась от крепкого ветра.

С утра 30 сентября стояла спокойная солнечная погода, и мы проходили теми же прелестными фьордами, которые так знакомы нам были по прежнему походу. Даже лоцман был тот же самый, что вел нас в первое наше плавание, — Энгельсен.

Мы очень близко проходили мимо красивого городка Хаугезунда с его селедочными факториями. На небольших полянах

противоположного берега виднелись снопы хлеба, аккуратно сложенные.

Вскоре мы были у небольшого городка Коббервика с неизменной киркой, пристанью и «брюгге», т. е. рыбной факторией. Здесь простились с нашими двумя лоцманами и сдали письма на почту.

Из Коббервика путь наш лежал на Скагеррак: сначала мы шли вдоль южного норвежского берега, а потом взяли курс на датский маяк Скаген.

Наступила чудная лунная ночь, совсем теплая (+8°). Ночью 1 октября мы снова пережили исключительную качку. Ветер от норд-норд-оста доходил до 9 баллов. «Красин» вертелся каким-то штопором и зарывался носом в волны, которые окатывали палубу до верхнего мостика. Пришлось дать машинам средний ход. В моей каюте был настоящий потоп.

Утром у маяка Скаген, как и во время нашего первого похода, к нам подошел аккуратный лоцманский бот. Едва поднявшись на мостик, датский лоцман тотчас же начал расспрашивать о судьбе Мальмгрена, которая интересовала в то время весь мир, в особенности же скандинавские страны.

Уже чувствовалась близость родных вод. Мы получили из Ленинграда телеграмму с запросом о сроке прибытия.

На следующий день, 2 октября, мы сдали лоцмана; при прощании он выразил удовольствие, что ему довелось проводить наш отныне знаменитый корабль. Он просил подарить ему что-либо на память, и я отдал первый попавшийся мне на глаза предмет — стеклянную пепельницу со стола.

Отсюда мы пошли что называется большой дорогой — с правого борта был виден германский берег, слева маячило более высокое побережье Швеции. Вокруг нас было много пароходов и парусных судов, иногда по 8—10 сразу. Для нас это было необычное зрелище, от которого мы успели отвыкнуть.

Шведская служба погоды предсказывала шторм в Балтийском море; и действительно, к вечеру подул крепкий норд-ост, который, однако, при мелкой волне Балтики не мешал нашему ходу.

Следующие 2 дня — 3 и 4 октября — мы при благоприятной погоде быстро двигались к родному городу. Мы проходили за вахту свыше 50 миль, и наши механики немного обижались, когда мы шутили над ними, говоря, что скорость корабля увеличивается обратно пропорционально расстоянию до Ленинграда.

По тем телеграммам, которые мы получали, приближаясь к Ленинграду, мы понимали, что «Красину» готовится встреча.

Еще когда мы находились в Норвегии, нам были присланы комплекты советских газет, где мы читали сочувственные телеграммы, лестные для нас отзывы, хвалебные статьи, но на чужбине они казались чем-то отвлеченным, словно касавшимся не нас. По мере же приближения к Ленинграду стало ощущаться нарастание напряжения среди команды.

Для нас не было ясно, во что выльется встреча «Красина» и кто, собственно, ее организует. К обычному волнению, которое невольно охватывает каждого, когда он возвращается на родину после долгого отсутствия, присоединялось еще чувство тревоги; какую оценку дадут нам широкие массы населения, пославшие нас в Арктику?

В душе у многих шевелилось сомнение, не забыли ли нас совсем, или, быть может, общественное мнение осудило нас за какие-либо неудачи, за то, что мы не все выполнили, что ожидалось от нас; вероятно, мы сделали немало ошибок и не совершили всего того, что было нашим долгом. Среди нас были, впрочем, и оптимисты, которые уверяли, что «наши» непременно организуют торжественный прием.

«В Норвегии, и то встречали», — говорили они в качестве крайнего довода.

Но вот, подходя к Шепелевскому маяку, мы заметили на горизонте клубы густого дыма, затем стали видны низко сидящие, острые как нож эскадренные миноносцы Краснознаменного Балтийского флота. Своими форштевнями разрезали они воду, пенящуюся и бурлившую за кормой. Внезапно раздался залп пушечного салюта. Один, другой, третий... Неужели нам? Сердца наши учащенно забились, и мы смотрели на военные суда и видели, как эти три миноносца в кильватер шли на нас. Вот они уже на траверзе. Команда их выстроилась во фронт, оркестр заиграл «Интернационал», грянуло мощное, раскатистое «ура». Неужели это нам?

Тем временем приближалась «Пурга», битком набитая народом. Там были журналисты, фотографы, кинооператоры и... близкие и дорогие нам люди. Оттуда тоже неслись звуки оркестра.

Уже можно было различить лица, которые стали еще роднее после долгой разлуки и многих волнений.

Я увидел улыбающуюся жену, а рядом с ней моего маленького сына Володю; увидев меня, он начал что-то кричать и махать рукой.

На «Красин» перешли представители правительства, Осоавиахима, города и наши родные. Всех охватила ликующая радость.

Говорить приходилось со всеми сразу, отвечать на десятки вопросов. Неизменные журналисты, советские и иностранные, здесь же интервьюировали.

Тем временем мы приблизились к Кронштадту, форпосту Ленинграда. Все суда военного флота были разукрашены флагами, команды стояли во фронт на судах и набережной. Над нами кружились черные точки самолетов. Появились яхты, пароходы, боты. Затем «Красин» вступил в Морской канал. Берега его были усыпаны сплошной массой народа. Мы приближались к порту. Казалось, будто весь город высыпал на улицу. На двух заводах-гигантах все пространство между корпусами заполнилось народом, всюду было темно от множества людей, забравшихся даже на заводские трубы и подъемные краны. И, что было особенно трогательно, эти краны медленно и важно склоняли свои верхушки перед «Красинным». За нами шел целый флот пароходов, буксиров, катеров, лодок.

Но когда ледокол вошел в красавицу Неву и подошел к набережной Васильевского острова, перед нами открылось необыкновенное, захватывающее зрелище. Море человеческих голов, десятки тысяч людей усеяли обе набережные от колоннады Горного института до сфинксов «из древних Фив в Египте». Мост Лейтенанта Шмидта, крыши домов, окна, балконы представляли собой сплошной муравейник. У пристани расположились десятки делегаций от заводов и различных организаций со своими оркестрами и колымажками знаменами. Множество прожекторов в наступающих сумерках прорезывало окружающие громады домов снопами света, пропадавшими затем в воде и вновь взметавшимися к облакам.

С непередаваемым душевным трепетом смотрел я на это необыкновенное, незабываемое зрелище.

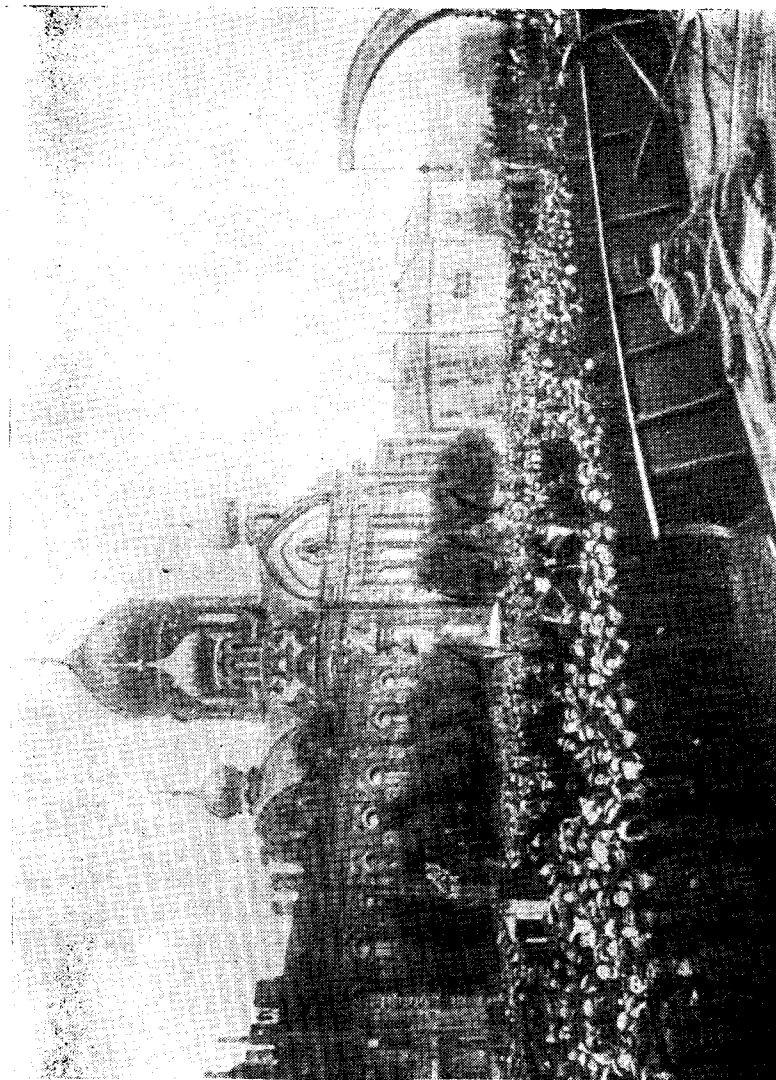
Конечно, в душе мы ждали встречи, но не могли себе представить, что наш родной город встретит нас именно так. Мы были горды этим. Мы чувствовали себя сынами трудящихся масс.

С обнаженными головами продолжали стоять на мостах и набережных тысячи людей. Звуки фанфар гулким эхом оглашали речной простор, и несмолкающее «ура» несло по Неве.

«Красин» вернулся домой.

Ледокол отдал швартовы, и, уж не помню как, я в людском потоке был вынесен на трибуну. Прожектор слепил мне глаза. Ни одного лица я не мог различить, но я чувствовал этих людей.

Стоя перед этой огромной толпой, я выразил, как мог, от имени всей экспедиции восторг и благодарность за встречу.



Ленинградцы встречают красинцев на набережной Васильевского острова.

Выступали представители правительства, потом от нас Чухновский, Орас, Эгги, выборные от команды.

От Академии наук СССР снова, как и во время наших проводов, выступил президент ее, А. П. Карпинский, который в чрезвычайно теплых выражениях подчеркнул значение экспедиции на «Красине».

Митинг давно уже закончился, а толпа все еще не расходилась. На «Красине» состоялся затем прием консульского корпуса.

Уже поздно ночью я попал к себе на квартиру. Здесь меня встретила с радостным криком моя семилетняя дочка Наташа, которая ни за что не хотела лечь спать, пока я не приеду домой. От волнения она ничего не могла произнести и только, порывисто прижимаясь ко мне, заглядывала мне в лицо своими светло-голубыми лучистыми глазами.

Через день красинцы были уже в Москве. На вокзале был выставлен почетный караул, и нас встретили члены Комитета помощи. Здесь же, на перроне, нас приветствовал дипломатический корпус.

Тысячные толпы народа заполнили площадь, где открылся летучий митинг. На следующий день в Большом театре состоялось торжественное заседание, где после наших отчетов были розданы некоторым из участников ордена и другие высокие награды.

С этого дня посыпались сотни предложений прочесть доклады о работе экспедиции на «Красине». Я, как и многие члены нашей экспедиции, объехал десятки городов от Москвы до Еревана, и повсюду самые широкие массы населения встречали нас с необыкновенной, трогательной теплотой. Как я убедился впоследствии, во время своей поездки по Европе, где бы я ни был — в Италии, Франции, Германии, Швейцарии, Голландии, Бельгии, Швеции, — экспедиция «Красина» вызывала такой же восторженный отклик.

Я думаю, что причина этого энтузиазма кроется лишь в одном — наш поход в далекую Арктику пробудил в сердцах многих тысяч людей самые возвышенные, самые лучшие человеческие чувства.

Глава двадцать первая

СКОЛЬКО БЫЛО СПАСАТЕЛЬНЫХ ЭКСПЕДИЦИЙ. — ЧЕМ ОБЪЯСНИТЬ УСПЕХ «КРАСИНА»? — НАУЧНЫЕ РАБОТЫ НАШЕЙ ЭКСПЕДИЦИИ. — ОЧЕРЕДНЫЕ ЗАДАЧИ ПОЛЯРНЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ. — ЛЕДОКОЛ КАК СРЕДСТВО ИЗУЧЕНИЯ АРКТИКИ

Мы видели, что экспедиция Умберто Нобиле была организована как национальное предприятие большого размаха. Оно, вероятно, и осталось бы таковым для истории, если бы не катастрофа, которая столь неожиданно произошла с дирижаблем. После несчастья, случившегося с «Италией», нельзя было обойтись только своими силами, потребовалась помощь со стороны тех, для кого Арктика не является «белым адом». Нужно было содействие тех стран, для которых полярные льды представляются если не родной стихией, то, во всяком случае, хорошо изученным врагом, с которым они понимают как бороться. Таким образом, экспедиция Нобиле с момента катастрофы перестала быть узко итальянским предприятием. В спасении потерпевших бедствие были заинтересованы все те, кто не мог оставаться равнодушным к гибели людей, отправившихся в Арктику с научными целями.

Почти в одно и то же время откликнулись на призыв о помощи Норвегия, Швеция и СССР, т. е. те страны, которые по самому своему географическому положению связаны с Арктикой. Норвегия ближе всего отстоит от Шпицбергена, в районе которого произошло несчастье, поэтому норвежцы первыми пришли итальянцам на помощь. Норвежское судно «Браганца» уже 3 июня пришло в Кингсбей, а 4 июня туда прибыл «Хобби», на борту которого находился летчик Лютцов-Хольм с самолетом «Моке-36». На этом же корабле были Танберг и промышленник Яльмар Нойс с упряжкой собак. Еще до получения известий о месте катастрофы Лютцов-Хольм первый летал над Северо-Восточной Землей, а когда пришла радиogramма о местонахождении Нобиле, возникла тревога за судьбу Лютцов-Хольма, который в течение двух дней не возвращался из своего рекогносцировочного полета. Риссер-Ларсен вылетел ему на помощь 9 июня, на «Моке-38», а через два дня они оба вернулись после очень трудных полетов в тумане. К тому времени уже прибыло шведское судно «Квест», а также норвежский парусный бот «Свальбард».

До итальянского летчика Маддалена, прилетевшего на «Савойе-55», норвежцы три раза летали над группой Нобиле, но по разным причинам ее не обнаружили. В общем, они покрыли на самолетах расстояние около 7500 км к северу от Северо-Восточной Земли. 18 июня прилетел Маддалена, через два дня после него — шведский летчик Нильсон на «Упланде», а за ним прибыл итальянский пилот Пенцо на «Дорнье-Вале».

Шведская экспедиция, кроме того, имела в своем распоряжении судно «Таня», на борту которого находились три самолета. Это судно стояло в Виргобее, откуда Андрэ в 1896 г. вылетел на свободном шаре к Северному полюсу.

16 июня утром из Гельсингфорса вылетел в Тромсё финский самолет «Турку», типа Ю-13 (такой же был у нашего Бабушкина) с пилотом Лиром и летчиком-наблюдателем Сарко. Из Тромсё самолет был доставлен в Кингсбей. После пробы был совершен единственный полет вместе со шведами, Сора и Ван-Донгеном, которые были взяты по указанию нашей экспедиции.

18 июня вылетел на самолете «Латам» Руал Амундсен с Дидриксеном, французскими летчиками Рэне Гильбо и Де-Кювервилем, радиотелеграфистом Валеттом и механиком Брази. Амундсен, по своему обыкновению, не сказал перед полетом, куда именно он летит. Но норвежцы не сомневались, что он летит к той группе, которая унесена была с оболочкой дирижабля. Амундсен вылетел из Тромсё 19 июня в 18 часов, и последним радиосигналом, поступившим от него, был запрос о состоянии льдов у о. Медвежьего. С этой минуты радиосигналы с «Латама» прекратились. Никто не знает, что с ним произошло. Через полтора месяца, 31 августа, рыболовное судно «Бродд» нашло около Фуглея, недалеко от маяка Торсвог, поплавки с самолета «Латам», и, как это ни было печально, гибель самолета стала несомненной.

В течение июня спасательные работы развернулись полным темпом. В них принимали участие 16 кораблей. Со стороны итальянцев — «Читта ди Милано» с командой в 220 человек; затем норвежские корабли: «Браганца»* с командой в 30 человек, «Хобби» — с 15-ю, рыболовное судно «Хемдал» — с командой из 15 человек, «Норденшельд», — с командой из 250 человек, «Микаэл Сарс» — 30 человек, рыболовное судно «Веслегары» — 15 человек, небольшое судно «Свальбард» — 5 человек. В шведской экс-

* «Браганца» впоследствии находилась под итальянским командованием. Судно «Хобби» было зафрахтовано американкой мисс Бойд, которая доходила на нем до Земли Франца-Иосифа.

педиции участвовали: «Квест» с командой в 15 человек, пароход «Таня» — 20 человек. Франция послала крейсер «Страсбург» с командой 475 человек, полярное судно «Пуркуа-Па» — 30 человек, «Куэnten Рузвельт» — 30 человек и транспортник «Дюранс». Со стороны СССР работали «Персей» с командой в 35 человек, «Малыгин» — 60 человек, «Красин» — 136 человек и «Седов» — 40 человек. Кроме судов в спасательных работах принимал участие 21 самолет: самолет Амундсена и Гильбо — «Латам», 4 норвежских самолета — «Моке-36», «Моке-38» и 2 «Бабиера»; итальянские — «Савойя-55», самолет Маддалена, «Дорнье-Валь» — Пенцо, «Марина-1» — Раваццони, 2 небольших «Даймлер». У шведов были: трехмоторный «юнкерс» «Упланд», 2 самолета «Ганза», «Фоккер-31», «фоккер» Лундборга, другой «фоккер», заменивший первый после аварии, «Мот» Шиберга, финский одномоторный «юнкерс» «Турку», 2 французских гидроплана «Дюранс» и, наконец, трехмоторный «юнкерс» Чухновского ЮГ-1 и одномоторный Бабушкина Ю-13.

Кроме того, следует принять во внимание, что большинство указанных экспедиций обслуживалось также вспомогательными судами и подсобным персоналом. В собственно же спасательных экспедициях принимало участие, как мы видели выше, не менее полутора тысяч человек.

Анализируя практику работ по оказанию помощи итальянской экспедиции, следует признать, что, несмотря на участие 22 самолетов, они оказались пригодны лишь для рекогносцировочных полетов; как мы видели, только двум самолетам — «фоккеру» Лундборга и «Моту» Шиберга — удалось снизиться на лед и взять на борт людей.

Когда перед нами встала задача добиться спасения участников итальянской экспедиции в кратчайшее время наиболее выгодным путем и средствами, нам было ясно, что нельзя возлагать все надежды только на самолеты. Последние должны были быть скорее глазами экспедиции, продвижение же во льдах к месту нахождения итальянцев необходимо было обеспечить путем применения мощного ледокола. Имея перед собой определенную задачу, мы подошли к ее разрешению не только исходя из личного опыта, но главным образом основываясь на точном знании метеорологических факторов и состояния и движения льдов, господствующих течений и пр. в том районе (правда, весьма мало изученном), в котором нам предстояло работать. Чрезвычайно важно было избрать правильный маршрут экспедиции. Мы избрали западный вариант,

т. е. подход к итальянской группе вдоль западного берега Шпицбергена и затем на восток вдоль Северо-Восточной Земли. Единственным прецедентом для нас было плавание ледокола «Ермак» к северу от Шпицбергена под начальством адмирала Макарова, и этот поход послужил для нас прекрасным образцом. Однако, отправляясь в наше нелегкое путешествие, мы хотя и имели точно разработанный план, но все же учитывали вероятность и даже безусловную возможность того, что мы столкнемся с тяжелыми препятствиями, которые поставит на нашем пути арктическая природа; избежать их мы могли только благодаря опыту, терпению, находчивости и расчетливому мужеству. Теперь не будет бахвальством сказать, что личный состав экспедиции оказался на высоте; командная часть, а также экипаж ледокола состояли из отборных моряков, имевших исключительный по богатству и, пожалуй, единственный в мире опыт плавания на ледоколах среди сплошного льда. О составе и деятельности нашей летной группы говорить не приходится — она вызвала восхищение всего мира.

Одним из решающих факторов успеха всякой экспедиции, а в особенности полярной, является, как известно, спаянность и согласованность работы всех ее частей. Благодаря сознательности всего состава и твердому стремлению к достижению цели нам удалось этого добиться в полной мере; мы добились вместе с тем четкости и в выполнении всех частных задач, встававших перед нами в процессе нашей деятельности. Этому способствовали в значительной мере дружеские, чисто товарищеские отношения между составом и экипажем, что создавало чрезвычайно приятную атмосферу в течение всего почти четырехмесячного похода. Всякая работа, как бы она ни была трудна, рискованна и изнурительна, выполнялась весело, с подъемом. Не подлежало сомнению, что конечная цель нашего похода — спасти людей от гибели — способна была заставить всех нас пойти в случае необходимости на самые тяжелые жертвы. Вместе с тем мы чувствовали, что советский рабочий класс послал нас как бы застрельщиками, передовым отрядом в деле борьбы за нашу культуру, и мы должны были показать, на что мы способны. Теперь, когда дело — и, надо признаться, трудное дело, — сделано, какое счастье сознавать, что мы сумели оправдать то доверие, которое нам было оказано!

Следует упомянуть, что, в общем, экспедиции сопутствовала удача. Погода, как говорят моряки, была с нами. Было, конечно, не все гладко, притом в самые тяжелые для нас моменты, но без неожиданных препятствий и без хороших штормов было бы просто скучно.

Каковы же были те научные работы, которые мы вели во время нашего похода? Как я уже указывал выше, геофизик В. А. Березкин вел метеорологические наблюдения и гидрологические работы. Метеослужба была у нас поставлена весьма тщательно. Ежедневно производились три срочных наблюдения в 7, 13 и 21 час по времени первого пояса. Результаты наблюдений сейчас же передавались по радио в Берген, Тромсё и Ленинград. Синоптические карты составлялись ежедневно, а иногда и два раза в день.

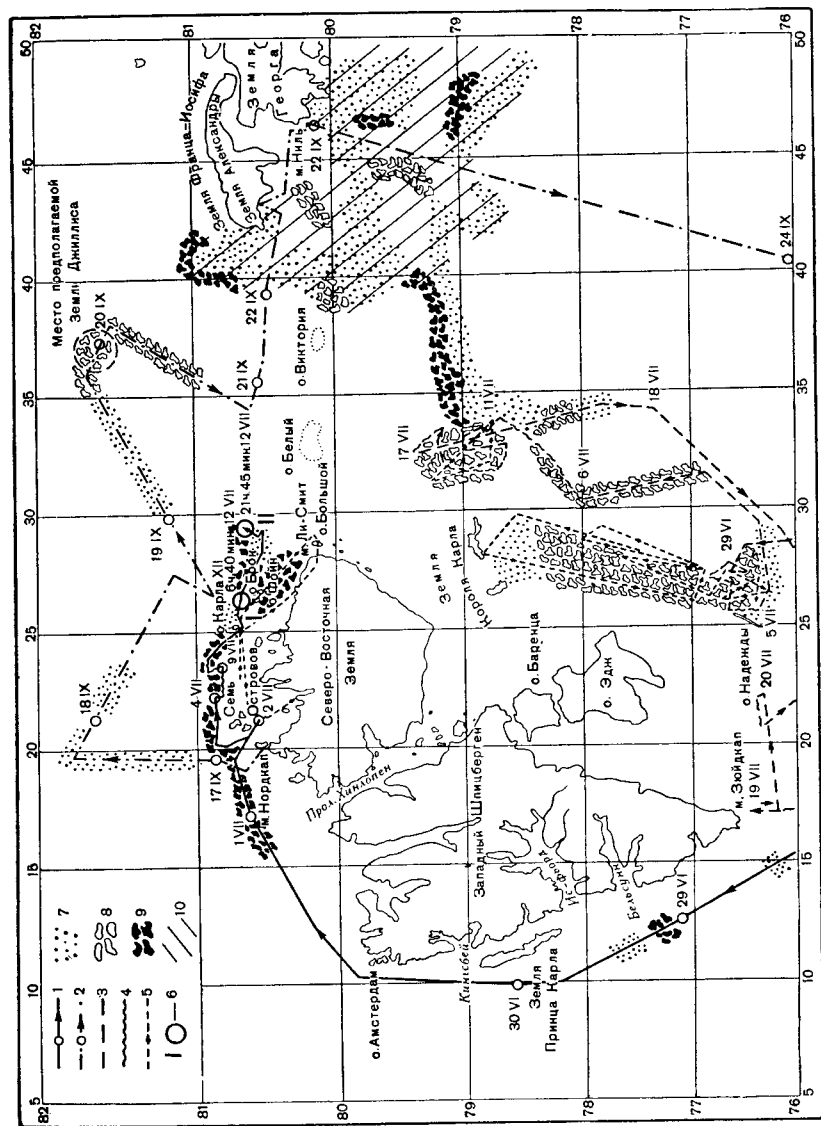
Гидрологические работы свелись к производству 37 глубоководных гидрологических станций, на которых было выполнено 362 наблюдения. Эти станции составили пять разрезов:

- 1) вдоль северо-восточного берега Шпицбергена,
- 2) вдоль северо-западного берега Шпицбергена,
- 3) к северу от Шпицбергена по меридиану $19^{\circ}37'$ в. д. от Гринвича до $81^{\circ}47'$ с. ш.,
- 4) от о. Карла XII к несуществующей Земле Джиллиса,
- 5) от Земли Франца-Иосифа на юго-запад до 75° с. ш.

На всех станциях отбор проб воды выполнялся батометрами Копенгагенской лаборатории с двумя опрокидывающимися термометрами; кроме того, велись наблюдения над соленостью и температурой поверхности моря. За время стоянки в Беверлисунне была сделана серия наблюдений над поверхностными и глубинными течениями с помощью прибора Экмана и, кроме того, поставлен футпток для наблюдений над приливо-отливными течениями (через каждые 15 минут). Во время плавания велись, конечно, наблюдения и над ледяным покровом. Взятие глубин, осуществлявшееся в течение всего плавания, дало нам много новых точек на огромном пространстве к северу от Шпицбергена, а также между ним и Землей Франца-Иосифа.

В силу поставленной перед нами основной задачи стоянки «Красина» у берегов были немногочисленны. Однако всюду, где позволяли обстоятельства, мы производили геологические исследования и в результате привезли с собой обширный петрографический материал. Такие наблюдения мы вели в Рипсбее на его восточном берегу у мыса Вреде, затем в Беверлисунне, на о-вах Кастрена, в заливе Сабинена и, наконец, на мысе Ниль Земли Франца-Иосифа.

Попутно мы собрали ботанический и зоологический материал; нами было убито три белых медведя, два оленя и множество экзотических птиц. Наконец, во время похода было произведено около 700 фотоснимков и снято 5000 м киноплёнки.



Обзорная карта работ советских спасательных экспедиций на ледоколе «Красин», ледокольных пароходах «Малыгин» и «Г. Седов» во время поисков экипажа «Италии» с 28/VI по 24/IX 1928 г. 1 — маршрут «Красина» во время первого похода (26/VI—12/VII); 2 — маршрут «Красина» во время второго похода (17/IX—24/IX); 3 — маршрут самолета Чухновского и Валушкина; 4 — путь кораблей в дрейфе со льдами; 5 — маршруты «Малыгин» и «Вальдемар»; 6 — места спасения группы Цапика (I) и группы Вильсона (II); 7 — тяжелый крупнофронтный лед; 8 — поля тяжелого льда; 9 — поля тяжелого льда; 10 — район, обследованный лп «Седов» (20/VII—20/VIII).

В связи с работами ледокола «Красин» в северных широтах мне кажется своевременным поставить вопрос о применении ледокола для всесторонних исследований в Арктике. Поход «Красина» с несомненностью доказал возможность при помощи ледокола преодолеть тот полярный лед, который совершенно недоступен всякому другому судну. Характерен в этом отношении тот факт, что ледокольное судно «Браганца» не могло пройти даже в том льду, который оставался за кормой «Красина». Не подлежит сомнению, что при благоприятном состоянии полярного льда можно пройти на мощном ледоколе очень далеко на север. В этом отношении показательна работа «Красина» во льдах во время второго нашего похода. Без малейших затруднений мы достигли $81^{\circ}47'$ с. ш., т. е. той точки, которой до нас в этом районе никто не достигал, если исключить поход «Фрама». Я имел уже возможность указать ранее, что «Красин» может продвигаться и в тяжелом льду, при условии если имеются хотя бы небольшие пространства чистой воды или же наблюдаются трещины в самом льду. На основании практики полярных исследований последних лет мы можем констатировать, что как раз такие условия имеются в самых высоких северных широтах. Известно, что Амундсен во время своего полета в 1925 г. на самолете Н-25 сел на воду в точке, астрономические координаты которой были $87^{\circ}43'$ с. ш. и $10^{\circ}20'$ в. д. Полеты над полюсом также показали, что даже в этом районе можно встретить среди льда широкие трещины во много километров длиной. Характерна в этом отношении фотография, сделанная Элсвортом во время полета «Норвегии» над Северным полюсом в 1926 г. и помещенная в книге «Проблемы Арктики», изданной Географическим обществом в Нью-Йорке. Профессор Бегоунек также указывает в своем труде, что при полете «Италии» над полюсом заметны были трещины. Но дело, конечно, не в той воображаемой точке, которая известна под именем «Северный полюс»: задачи современных исследований не обуславливаются непременно достижением его, это является предметом спортивного соревнования. Целью современных исследований является длительное, систематическое и разностороннее изучение Северного Ледовитого моря в том его глубоководном районе, центром которого является полюс.

Какие же задачи в области изучения полярных стран ставим мы перед собой в настоящее время?

Я вряд ли ошибусь, если скажу, что первоочередными задачами являются определение морских глубин, гидробиологические

исследования, установление протяженности так называемого шельфа, т. е. материковой отмели, а также изучение распределения суши и моря и морских течений. Не менее важное значение имеет разрешение многих проблем геофизики в широком смысле этого слова. Правильное предсказание погоды, даже в более южных широтах, было бы немыслимо без знания метеорологических факторов на Крайнем Севере, так как полярная область играет роль охладителя горячих токов воздуха; высокий научный интерес представляют также аэрологические наблюдения, изучение элементов земного магнетизма и атмосферного электричества.

Если бы удалось длительно производить хотя бы часть этих наблюдений в глубоководном районе высоких северных широт, мы несомненно достигли бы весьма важных и интересных научных результатов.

Идея проникновения в высокие широты на ледоколе не нова. Еще в 1900 г. известный русский моряк и исследователь адмирал Макаров утверждал, что на ледоколе можно пройти напролом к полюсу. Но тогда эта мысль вызывала ряд возражений, которые теперь отпадают в связи с возможностью применения самолетов и радио. Как же обстоит дело сейчас?

Радиус действия ледокола типа «Красина» очень велик. При ходе 10 миль в час, или 240 миль в сутки, на чистой воде «Красин» сжигает 100 т угля в сутки и может взять с собой 3 200 т, т. е. на 32 дня хода по чистой воде; таким образом, мы получаем запас угля, которого хватит на 7700 миль. Расстояние от Нордкапа до Северного полюса — 600 миль, а считая обратный ход — всего 1200 миль. На «Красине», таким образом, будет иметься шестерной запас топлива. Но еще более целесообразным явилось бы переоборудование «Красина» под жидкое топливо. В этом случае район действия ледокола увеличился бы на 40%, т. е. достигал бы примерно 11 000—12 000 миль. Переделка топок ледокола под нефть выгодна также в том отношении, что она сократила бы состав команды до 50—60 человек.

Для рекогносцировочных целей, а также для производства некоторых научных работ на ледоколе должны иметься два самолета легкого типа, один из которых должен быть, однако, приспособлен и для дальних полетов. Такие самолеты, снабженные радио, могут оказать неоценимую помощь, не только совершая разведки, но и способствуя производству научных работ, делая посадку в том или ином месте с целью ледовых или океанографических исследований. Полеты замечательного летчика М. С. Бабушкина, который 15 раз взлетал и благополучно садился на лед, с очевид-

ностью доказывают возможность применения самолета для указанных целей.

Каким мог бы быть план деятельности такой экспедиции?

Ледокол должен быть снабжен 3—4-годовалым запасом продовольствия. В конце июля или августа экспедиция покидает северный берег Шпицбергена, держа курс на север. До середины, а может быть, и конца октября ледокол неизменно движется вперед, стремясь достигнуть возможно более северной точки. Здесь он остается на зимовку, в течение которой производятся все необходимые научные работы. Весной следующего года экспедиция, в зависимости от обстоятельств, движется дальше на север или же возвращается обратно, если поставленная перед ней задача будет выполнена.

Не подлежит сомнению, что применение самолетов для научной работы с базой на корабле даст возможность членам экспедиции осветить в научном отношении огромный район.

Нет нужды еще раз подчеркивать, сколь важные последствия может иметь научная работа на большом ледоколе, снабженном всеми необходимыми инструментами и аппаратами.

Для нас ясны все трудности, с которыми связаны такие экспедиции, но они не являются непреодолимыми, и будем надеяться, что идея применения ледокола для длительных полярных исследований будет осуществлена в ближайшее же время.

В заключение нам хотелось бы подвести итоги и ответить на некоторые вопросы, могущие возникнуть у современного читателя этой книги, для которого Арктика уже не является ни романтической страной неизвестного, ни «белым пятном» на географической карте.

Арктика 1928 г. была ареной многих возможных географических открытий. В Европейском секторе почти не было изучено пространство к северу от Шпицбергена, заключенное между меридианом мыса Ли-Смит и меридианом, ограничивающим Землю Франца-Иосифа на востоке. Предполагалось, что где-то в районе Шпицбергена находится Земля Джиллиса, которую Гудзон видел в 1607 г. и которую капитан Фредерик Джиллис снова показал на карте в 1707 г. Архипелаг Земля Франца-Иосифа был исследован далеко не достаточно: не только не было известно точное положение ряда его островов, но даже и число их еще не было определено с достоверностью.

Еще меньше был исследован Азиатский сектор. Географы тогда не подозревали о существовании в Карском море двух глубоких желобов, простирающихся меридионально, по которым со стороны Северного Ледовитого океана далеко на юг, в область материковой отмели, проникают теплые воды Атлантического течения. Не было известно о существовании островов, ныне носящих имена Визе, Ушакова, Шмидта (на севере Карского моря), и о ряде островных групп (острова Кирова, Арктического института, Известий и др.), разбросанных на юго-востоке моря.

Западных берегов Северной Земли не достигал еще ни один исследователь, и географы не имели представления ни о характере расчленения этого архипелага, ни о том, насколько далеко простирается он в сторону полюса.

В море Лаптевых берег Северной Земли был едва намечен экспедицией Б. Вилькицкого. Неожиданностью было открытие здесь в 1937 г. глубоководного меридионального желоба, аналогичного карским желобам, по которому почти до берегов Азии проникают теплые воды Атлантики. К северу от Новосибирских островов, у границ материковой отмели, на многих картах еще

показывали пунктиром берег Земли Санникова, которую будто бы видел промышленник Я. Санников с северного мыса о. Котельного.

Не был выяснен вопрос о существовании к северу от Колымского берега «землицы Тикиген, населенной народцем хряхай», показанной на карте XVIII века «геодезии сержантом» Андреевым.

В Американском секторе все еще слабо был исследован Канадский архипелаг, особенно его северные острова. Совсем необследованным оставалось пространство к северу от Гренландии, расположенное между маршрутом Р. Пири и трассой полета дирижабля «Норвегия», совершенного в 1926 г. через Северный полюс к поселку Теллер на Аляске. Тогда считалось твердо установленным, что от Гренландии в сторону Европейского шельфа тянется относительно мелководное пространство — «Порог Нансена», — отделяющее Северный Ледовитый океан от Гренландского моря.

Не только распределение моря и суши в Арктике было неясно географам того времени. Об ее климатических и геофизических особенностях имелись только отрывочные и не всегда точные сведения. Для всего этого огромного пространства имелись тогда только немногочисленные метеорологические данные нескольких экспедиций, данные магнитных наблюдений по их редким маршрутам да результаты нескольких измерений глубин океана, выполненных Ф. Нансеном, Р. Пири и Р. Амундсеном. Эти несистематические наблюдения позволяли только утверждать, что в области Северного полюса расположен настоящий океанический бассейн; характер же распределения глубин в нем и строение дна оставались еще неизвестными, равно как и характер его течений и заполняющих его водных масс. Крайне ограничены и гипотетичны были сведения и о характере циркуляционных атмосферных процессов в этой труднодоступной области, процессов, которые несомненно оказывают огромное влияние на всю атмосферу Земли.

Таким образом, для ученых того времени Арктика являлась полем деятельности, непочатым краем географических и геофизических открытий и исследований.

Экспедиция на дирижабле «Италия», как известно, ставила перед собой огромные задачи. Предполагалось:

1) исследовать берега Сибири; определить положение берегов Северной Земли и изучить ее внутренние пространства;

2) обследовать северную часть Гренландии и Канадского архипелага;

3) выполнить широкую метеорологическую и геомагнитную программу на полюсе, высадив специальную десантную партию.

Масштаб намеченных работ был поистине грандиозен, и на его выполнение обычными способами путешествий в Арктике потребовались бы многие годы.

Полет на дирижабле «Италия» был задуман как большое национальное итальянское предприятие. В этом было его коренное отличие от совершенного ранее полета на дирижабле «Норвегия», полета, который финансировался американцем Л. Элсвортом, руководителем которого был норвежец Р. Амундсен и в котором пилоту У. Нобиле было предоставлено право третьим сбросить на полюсе итальянский флаг (после флагов США и Норвегии). «Первая научно-исследовательская экспедиция на дирижабле „Италия“, как она именовалась официально, была одобрена итальянским правительством, финансировалась частично Королевским географическим обществом, частично г. Миланом. Специально для нее У. Нобиле сконструировал и построил дирижабль «Италия», близкий по своим характеристикам к дирижаблю «Норвегия». Наконец, для обслуживания этой экспедиции в Германии было приобретено судно (ранее занятое на прокладке кабелей), переоборудовано, «приспособлено для работы в качестве ледокола», как писали итальянские газеты, и переименовано в «Чита ди Милано» («Город Милан»).

10 марта 1928 г. состоялся испытательный полет нового дирижабля, а 11 апреля дирижабль вылетел на север с аэродрома Баджио близ Милана. Отправление экспедиции было обставлено очень торжественно. Во главе процессии шли люди с крестом, который папа вручил экспедиции и который путешественники должны были водрузить на полюсе, далее следовало духовенство, члены экспедиции и провожающие. Перед вылетом У. Нобиле в своей прощальной речи сказал: «Мы совершаем первый вылет на воздушном корабле в экспедицию для исследований и научных изысканий... Наш успех несомненен, и он будет полезен для человечества...»

Читатель видел, как печально сложилась судьба этой экспедиции, не выполнившей, по существу, ни одной из поставленных перед ней географических задач. Тем не менее следует сказать, что результаты ее геофизических наблюдений, особенно касавшихся исследования космических лучей и магнитного поля Зем-

ли, явились очень ценным научным материалом, долгое время оставшимся уникальным.

Людей, оказавшихся на льду, надо было спасать немедленно. Через месяц там будет чистая вода, так как лед растает, а значит, люди погибнут. Если же они, спасаясь, перейдут на более прочный паковый лед, то летние южные ветры отнесут их далеко на север, в недоступные районы Арктики. Так в 1928 г. был поставлен единственный в своем роде географический эксперимент: одна и та же задача, при одних и тех же условиях арктической навигации и идентичном исходном рубеже, решалась всеми способами, когда-либо предлагавшимися в дальнейшем для изучения и освоения Арктики.

Результаты этого эксперимента имели огромное значение. Впервые было показано, что наиболее эффективным средством освоения Арктики и исследования ее недоступных просторов является сочетание тяжелого ледокола и самолета. Поэтому 1928 г. стал переломным в ходе освоения Арктики.

В последней главе своей книги Р. Л. Самойлович подробно останавливается на этом и говорит о дальнейших перспективах работ в Арктике с учетом опыта походов адмирала Макарова на «Ермаке» и плавания «Красина» в 1928 г.

Свое настоящее место, однако, тяжелый ледокол находит в арктических плаваниях только после того, как был поставлен вопрос о превращении Северного морского пути в регулярно действующую транспортную магистраль. Здесь огромную службу сослужил опыт ледоколовождения и хорошая школа, пройденная двумя бывшими штурманами «Красина». Один из них — Я. П. Легздин — капитан «Красина», в 1933 г. совершивший на этом ледоколе беспримерный зимний поход к мысу Желания на помощь бедствующим промышленникам. Другой — П. А. Пономарев, вписавший славную страницу в историю ледокольного флота как первый капитан первого в мире атомного ледокола «Ленин».

М. М. Ермолаев

1. Б. А. Вилькицкий — сын известного гидрографа А. И. Вилькицкого — был командиром ледокольного транспорта «Таймыр» во время экспедиции, открывшей «в 3 часа 55 минут 3 сентября 1913 г. южный берег архипелага Северная Земля в широте $78^{\circ}24'$ сев. и долготе $106^{\circ}22'$ вост.» (по записи в журнале плавания л/т «Таймыр»).

2. В своем письме ко мне в апреле 1928 г. Р. Л. Самойлович писал, что после разговора с У. Нобиле в Берлине у него создалось впечатление, что следует предвидеть возможность катастрофы при снятии десантной партии с Северной Земли. Рудольф Лазаревич просил меня передать это президенту АН СССР, председателю ученого совета Института по изучению Севера Александру Петровичу Карпинскому. В ближайшие же дни я это сделал, и Александр Петрович собрал у себя на квартире небольшое совещание, на котором присутствовало человек шесть, в том числе Н. Н. Матусевич, А. М. Лавров, управляющий делами Академии наук и я. На совещании обсуждался вопрос о том, какие меры следовало бы экстренно принять, если бы группа, высаженная на Северной Земле, оказалась в опасности.

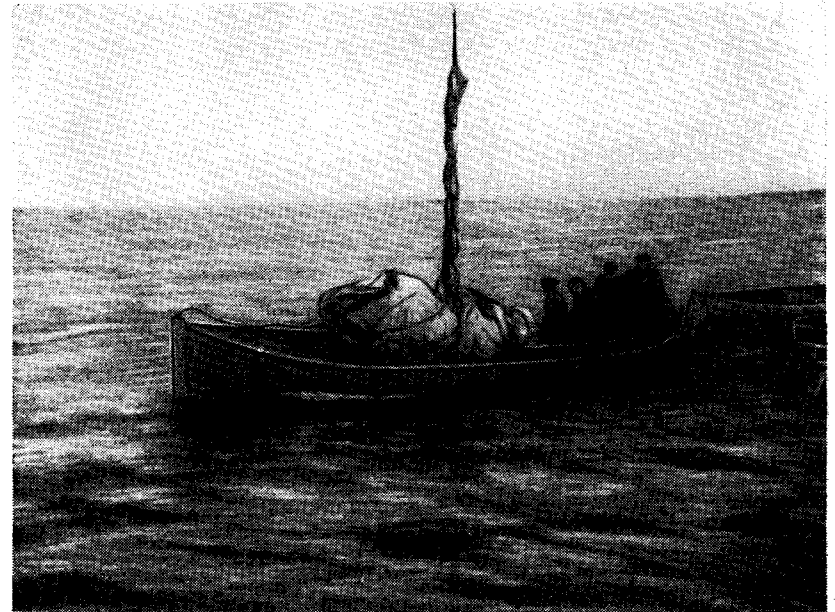
3. А. Г. Воробьев — известный советский инженер-дирижаблестроитель. А. М. Лавров — участник ряда арктических экспедиций, подготовивший многих военных моряков-полярников. В 1936 г. руководил проводкой военных судов по Северному морскому пути на ледорезе «Литке». Умер в 1942 г.

4. Международное общество «Аэроарктика» было создано Ф. Нансеном в 1924 г. и, по мысли его основателя, должно было объединять полярных ученых для развития воздушных исследований в Арктике.

5. М. С. Бабушкин — замечательный по своим знаниям и опыту полярный летчик, один из основателей полярной авиации.

Участник похода на «Челюскине». В 1937 г. осуществлял воздушные операции по организации первой дрейфующей станции «Северный полюс». Погиб при аварии самолета в мае 1938 г.

6. В 1930 г. В. Ю. Визе говорил мне, что он протестовал против такого плана, считая использование ледокольного парохода в этой ледовой ситуации бессмысленным.



«Грумант» — моторный бот Р. Л. Самойловича, на котором он в 1923 г. исследовал берега Новой Земли.

7. О. А. Кальвиц — полярный летчик, работавший с 1924 по 1926 г. в восточном секторе Советской Арктики. Им совершен первый полет над о. Врангеля (11/VIII 1926 г.). В 1929 г. он совершил перелет вдоль восточно-сибирского побережья, вошедший в историю исследований Арктики под названием «Северный разведочный перелет».

8. Имеются в виду бои Азовской флотилии и ликвидация врангелевского десанта на Кубани.

9. А. Д. Алексеев — известный полярный летчик, впоследствии Герой Советского Союза, командир самолета Н-172 во время организации в 1937 г. первой дрейфующей станции «Северный полюс». Интересно отметить, что А. Д. Алексееву через десять лет после событий, описанных в этой книге, пришлось выводить на своем самолете Н-172 из Полярного бассейна Р. Л. Самойловича, начальника высокоширотной экспедиции на л/п «Садко».

10. В. А. Березкин — крупный советский геофизик, участник многих арктических плаваний. В 1935 г. принимал участие в Первой высокоширотной экспедиции. Впоследствии был директором Геофизической обсерватории в г. Павловске, близ Ленинграда.

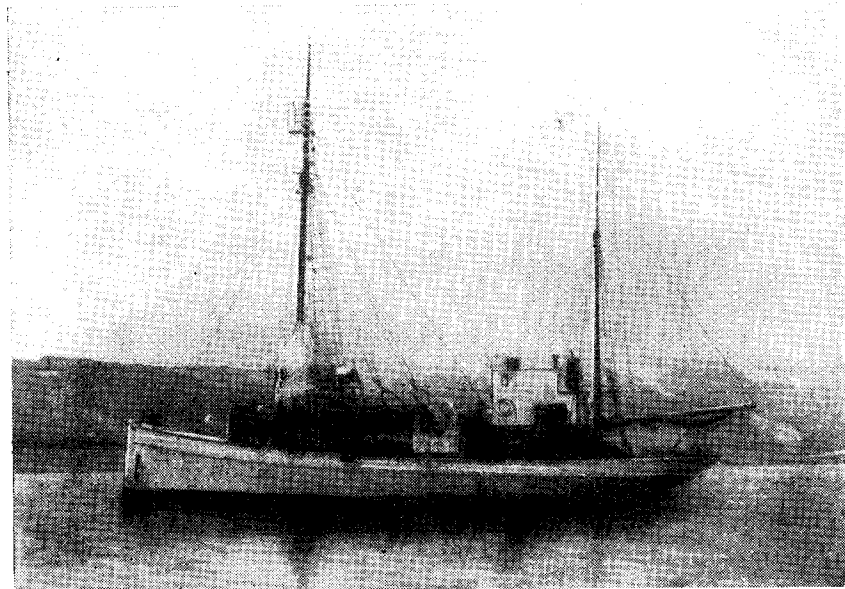
11. И. М. Иванов впоследствии был начальником зимовки на полярной станции в бухте Тихой на Земле Франца-Иосифа. Позже — профессор географического факультета Ленинградского государственного университета (ЛГУ). После победы над фашистской Германией — один из организаторов восстановления высшей школы в ГДР.

12. А. П. Карпицкий отличался удивительной пунктуальностью и часто этим приводил нас — молодых научных сотрудников — в немалое смущение. Если он не мог приехать на вечернее заседание, то считал своим неременным долгом заехать днем и предупредить об этом.

13. Судно «Зарница», о котором говорил Р. П. Самойлович, — это парусно-моторная шхуна водоизмещением 50 т, длиной 19,2 м, с осадкой 2,3 м, снабженная мотором «Аванс» в 49 л. с. Р. Л. Самойлович, П. А. Полисадов (гидрограф экспедиции) и капитан судна И. С. Кокотов занимали самое комфортабельное помещение шхуны, ее «салон». Здесь находился квадратный стол и три койки, «утопленные» в борта. Чтобы разместиться на них на ночь, приходилось двоим выходить на палубу, а третий в это время залезал в «гроб». Наше, матросское, помещение (кубрик на баке) было также неудобно. Тем не менее мы были по-настоящему счастливы: это было собственное экспедиционное судно, и мы могли на нем работать в Арктике, исследовать ее новые районы, забираться к Земле Франца-Иосифа и в неисследованные части Карского моря.

14. Парусно-моторное промысловое норвежское судно «Хобби» — это судно, на котором Р. Амундсен перебрасывал на Шпицберген свои самолеты Н-24 и Н-25 в 1925 г., когда он и Л. Элсворт предприняли попытку достичь по воздуху Северного полюса.

Второе промысловое судно, которое часто упоминается на страницах этой книги, — «Браганца» — норвежский пароход, при-



Парусно-моторное судно «Зарница» (б. «Эльдинг») Института по изучению Севера, на котором в 1925—1927 гг. производились океанологические и геологические работы в Европейском секторе Арктики и в Карском море.

обретенный Советским Союзом в 1930 г. и переименованный в «Зверобой».

15. Французский гидроплан «Латам-47» с экипажем в шесть человек был передан в распоряжение Руала Амундсена. 16 июня 1928 г. в 9 часов 05 минут средневропейского времени он вылетел из Кодебек-на-Ко и в 21 час 45 минут прибыл в Берген. 17 июня в 20 часов 20 минут экспедиция вылетела в Тромсё, куда прибыла в 6 часов 18 июня. В этот же день в 16 часов «Латам-47» вылетел на север на помощь итальянцам. Руал Амундсен

точного маршрута не указал. Связь с самолетом была прервана очень скоро, он исчез, и только в конце лета на северо-западе Норвегии был найден пробитый поплавок «Латама». По-видимому, экспедиция погибла в Баренцевом море. Мне невольно вспоминаются слова Амундсена, сказанные о его полете к Северному полюсу в 1925 г. Он считал, что дальние полеты в Арктику на одном самолете недопустимы. Нобиле впоследствии говорил мне, что именно это он хотел сказать в своей поздравительной телеграмме М. С. Бабушкину, когда советовал ему не летать одному на большие расстояния.

16. Точнее, благодаря теплomu Северо-Атлантическому течению, являющемуся северным продолжением собственно Гольфстрима. В тексте книги Самойлович всюду называет теплое Атлантическое течение Гольфстремом. Мы оставляем это название, но следует иметь в виду, что в настоящее время течение принято называть Гольфстрим.

17. Ганза — торговое и политическое объединение северогерманских городов XIV—XVII веков. Ганзейские города служили торговыми посредниками между востоком, западом и севером Европы. На западе крайним пунктом Ганзы был г. Брюгге. На востоке торговые операции производились с Новгородом. В Бергене и Лондоне были постоянные ганзейские конторы.

18. Остров Медвежий открыт 9 июня 1596 г. во время совместного плавания судов Корнелия Рипа и Виллема Баренца к Шпицбергену. Здесь 19 июля 1596 г. суда голландцев разошлись: Рип повернул снова к Шпицбергену, а Баренц пошел к Новой Земле, где и погиб во время зимовки.

19. Здесь и далее в тексте книги пишется «комендант». Избегая вносить изменения в текст, мы всюду оставляем это название, хотя необходимо сделать следующее разъяснение. По-итальянски «kommandant» имеет такое же собирательное значение, как слово «командир» в русском языке. Воинское же звание как А. Мариано, так и Ф. Цаппи было «капитано ди корветта», что соответствует нашему капитану III ранга.

20. По-видимому, этот остров впервые увидел Виллем Баренц 4 июня 1596 г., судя по его путевому журналу, впервые опубликованному Хесселем Геритцем в 1693 г. в Амстердаме. Это боль-

шой гористый остров длиной около 90 км. Точные карты острова были составлены в 1775 г. молодым английским офицером Горацием Нельсоном (плававшим в то время под командой Фиппса) — впоследствии знаменитым английским флотоводцем. В настоящее время остров называется Земля Принца Карла.

21. В 1928 г. не было известно, что первое упоминание о русских поселениях на Груманте содержится в письме нюрнбергского ученого Иеронима Мюнцера (Монетариуса), написанном 14 июля 1493 г. португальскому королю Жуану II. Его португальский перевод был издан в начале XVI века. В начале же XX века при изучении одной из инкунабул, принадлежащей в XV веке Хартманну Шеделю, была обнаружена первая часть этого письма, написанная по-латыни, скопированная Шеделем с подлинника. Наиболее точный перевод с португальского на русский выполнен С. В. Обручевым в 1961 г. В нем имеется следующая фраза: «...великого герцога Московского, ибо немного лет тому назад под суровостью сказанной звезды недавно открыт большой остров Груланд...»

22. По записи Де-Вера, на широте $80^{\circ}11'$ (при повторной обработке астрономических наблюдений Баренца координаты были исправлены на $79^{\circ}49'$) была обнаружена высокая, покрытая снегом земля, простиравшаяся с востока на запад. По-видимому, это был район Шпицбергенского берега около Рэдбея. От этого пункта голландцы направились на запад, а затем на юг, обследовав заливы Магдалинабей, Ис-фьорд, пролив Бельсунн, т. е. плыли только вдоль западного берега острова, а затем вернулись к о. Медвежьему.

23. Эти данные основаны на наблюдениях, производившихся до 1927 г. Учитывая наблюдения, выполненные до 1960 г., можно сказать, что произошло значительное изменение всех климатических характеристик. Начиная с 1920 г., например, в Ис-фьорде средняя годовая температура возросла с $-12,7^{\circ}$ до $-2,6^{\circ}$.

24. Адмирал В. Я. Чичагов был начальником первой русской научной арктической экспедиции. Она вышла из Кольского залива 9 мая 1765 г. и состояла из трех судов «Чичагов», «Панов» и «Бабаев» при общем числе участников 178 человек. Самый северный пункт, которого достигла экспедиция, лежал на широте $80^{\circ}30'$ (на северо-западе от Шпицбергена).

Вильям Скорсби (Скорсби Старший) — английский китобой. Им совершены многократные плавания севернее Шпицбергена. Летом 1806 г. на корабле «Резолюшен» он достиг точки $81^{\circ}30'$ с. ш. и 19° з. д., т. е. находился в 60 милях севернее Северо-Восточной Земли.

Эдуард Парри — английский мореплаватель, достигший в 1827 г. на судне «Гекла» северо-западной оконечности Шпицбергена. Отсюда он пытался достичь Северного полюса. Полюсная группа вышла с о. Тэйбл (из группы Семи Островов) и прошла по льдам до широты $82^{\circ}41'$. Убедившись, что течение относит льды к югу, Парри повернул и после 48-дневного пути возвратился к месту стоянки «Геклы».

25. С. О. Макаров был на Шпицбергене во время первого плавания «Ермака». Всем интересующимся ледокольным флотом и его историей рекомендуем прочесть замечательную книгу Макарова «„Ермак“ во льдах», издание второе, с комментарием.

26. Виргобей расположен на северном берегу о. Датского, у северо-западной окраины Шпицбергена. Отсюда 11 июля 1897 г. шведский инженер Андре предпринял первый в истории Арктики полет, пытаясь долететь до полюса на свободном аэростате «Орел». Название заливу дано по судну «Вирго», доставившему сюда Андре и его спутников.

27. Семь Островов — группа островов, главные из которых Финнс, Маргенс, Парри, Тэйбл, Литл-Тэйбл, Росс и Нельсон. Нордкап — самый северный мыс о. Чермсайд, отделенного от Северо-Восточной Земли узким проливом Беверлисуни.

28. Чтобы понять, какая опасность ежеминутно угрожала ледоколу, и по достоинству оценить то мастерство, с которым его вел капитан Эгги и его штурманы, следует напомнить, что «Красин», крупнейший ледокол мира, не имел ни эхолота, ни радиопеленгатора, ни электрического лага, который позволил бы ему более или менее надежно вести счисление при плавании во льдах. Словом, его навигаторы не располагали ни одним из тех современных навигационных средств, без которых, как считается в наше время, крупному судну невозможно выходить в море.

29. Мыс Платен — очень приметный мыс, расположенный на большом полуострове в средней части северного берега Северо-Восточной Земли. Название дано Норденшельдом в 1861 г.

30. Мыс Ли-Смит — наиболее восточная точка Северо-Восточной Земли.

Остров Большой расположен в восьми милях к востоку от мыса Ли-Смит. Этот район исследован очень слабо, и во время экспедиции «Красина» еще пользовались картой Ван-Кеулена, составленной в 1707 г.

31. Остров Карла XII открыт в 1861 г. Норденшельдом. Вблизи о. Карла XII лежат небольшие островки Брок и Драбант.

32. Современные ледоколы снабжены так называемой дифференциальной системой, т. е. системой цистерн, наполненных водой. Они соединяются трубами и снабжены мощными насосами. Обычно при вхождении во льды на ледоколе бывает наполнена водой носовая цистерна (форпик-цистерна). Если же ледокол застрял на льдине и не может с нее сойти, то в течение 15—20 минут вода перекачивается в цистерну кормовой части. Аналогичным образом можно и «раскачать» ледокол, перекачивая воду боковых цистерн. В последнее время для устранения опасности заклинить или застрять во льдах стараются укоротить цилиндрическую часть корпуса.

33. Н. В. Пинегин — участник первой русской экспедиции к Северному полюсу под руководством Г. Я. Седова, начальник геофизической станции, которая тогда должна была строиться на о. Большом Ляховском. М. М. Ермолаев — геолог, работавший с 1923 г. с Р. Л. Самойловичем, сейчас профессор ЛГУ. В. В. Иванюк — радионженер, спутник Р. Л. Самойловича по экспедиции 1927 г., впоследствии участник челюскинской эпопеи, ныне преподаватель одного из ленинградских вузов. А. Н. Смесов — зоолог экспедиции, впоследствии ученый секретарь Географического общества СССР. Эта группа вернулась в Ленинград только в 1930 г., т. е. более чем через два года после окончания экспедиции «Красина», совершив пеший переход с островов на материк ввиду гибели (после доставки экспедиции на Новосибирские острова) единственного имевшегося в то время в этих водах судна — шхуны «Полярная звезда».

34. Выражение, взятое из античного театра. Буквально — «бог из машины». В античных трагедиях иногда благополучную развязку событий завершали «боги», спускавшиеся с неба на специальной «машине» — платформе, соединенной со сложной системой блоков.

35. Финн Мальмгрен — шведский геофизик. Родился в 1896 г. Окончил университет в Упсала (около Стокгольма). В 1922—1925 гг. вместе с Р. Амундсеном, а позднее с Г. Свердрупом участвовал в арктической экспедиции на судне «Мод». Результатами его исследований этого периода явились работы «Об изучении влажности и инея в высоких широтах» и «О свойствах морского льда». В последней работе впервые свойства льда связывались с химическим составом замерзавшей воды и условиями замерзания. Весной 1926 г. он принимал участие в трансполярном перелете на дирижабле «Норвегия». По возвращении из экспедиции был оставлен приват-доцентом в Упсала, где и работал до вылета на «Италии».

36. Как известно, этим «другим» был Р. Амундсен.

37. После передачи этой телеграммы Л. Биаджи захлопнул крышку передатчика и с чисто итальянской экспансивностью воскликнул «Finita la comedia!», т. е. «Представление окончено!». Так рассказывал Р. Л. Самойлович, вспоминая этот эпизод.

38. В последний момент Р. Л. Самойлович заметил в снегу черный предмет. Подняв его, он увидел, что это ходовой компас дирижабля «Италия». После возвращения в Италию У. Нобиле подарил его Р. Л. Самойловичу.

39. Экспедиция Брусилова в 1912 г. вышла на судне «Св. Анна» в Северный Ледовитый океан, чтобы «по маршруту Норденшельда провести охоту на тюленей, моржей и белого медведя». В Карском море, у западного побережья полуострова Ямал, судно замерзло и с 15 октября начало дрейфовать со льдами в северном направлении. Этот дрейф длился до 14 апреля 1914 г. и вынес судно на север от Земли Франца-Иосифа. На широте 83°18' и долготе 60° 11 участников экспедиции во главе с штурманом Альбановым простились с остальными членами экспедиции и ушли на санях через льды на Землю Франца-Иосифа. После их ухода судно с Брусилковым и его 13 спутниками погибло. Из альбановской же группы до мыса Флора на о. Нордбрук добрались только двое — он сам и матрос Конрад. Все остальные участники в пути погибли.

40. Умберто Нобиле (родился в 1881 г.) — инженер аэронавт специализировавшийся на конструировании и строительстве дирижаблей полужесткого типа. Им были построены в Италии три дирижабля: «Рим», «Норге» (Норвегия) и «Италия». По

возвращении из удачного полета на «Норге» со Шпицбергена на Аляску он был произведен в генералы итальянской армии и получил профессию в Неаполитанском техническом колледже. После катастрофы «Италии» был формально осужден и разжалован. В 1931 г. У. Нобиле приезжает в СССР и в качестве туриста на л/п «Малыгин» совершает поездку на Землю Франца-Иосифа. С 1933 по 1939 г. он работал в Советском Союзе в качестве одного из ведущих конструкторов-дирижаблестроителей. По окончании срока договора он выехал в США, так как получил профессию на факультете инженерной аэронавтики в Локпорте. Во время второй мировой войны принимал участие в политической жизни Италии на стороне сил Сопротивления. После свержения фашизма вернулся в Италию, потребовал пересмотра дела о гибели дирижабля «Италия» (1945 г.) и был оправдан. В 1947 г. при поддержке компартии Италии был избран от независимых в Национальное собрание. В настоящее время он живет в Риме. По дневникам, случайно уцелевшим при катастрофе, ему удалось обработать научные результаты экспедиции на «Италии».

41. Вылет Нобиле из лагеря вместе с Лундборгом вызвал много-разноречивых толков и сыграл большую роль в его дальнейшей судьбе. Одни считали, что этот вылет был необходим и что Нобиле поступил правильно. Другие, напротив, утверждали, что он не имел права на это и должен был покинуть лагерь последним.

Е. Лундборг, единственный беспристрастный свидетель, писал в 1928 г. (E. Lundborg. När Nobile Räddads. Upps. 1928, p. 88), что сразу же после его прилета в лагерь итальянцев Нобиле вручил ему свое распоряжение о порядке эвакуации людей. Первым должен был лететь Чечиони, вторым Бегоуек, далее по порядку Трояни, Вильери, Биаджи и последним Нобиле. Против этого возразил Лундборг, сказав, что у него имеется приказ взять первым Нобиле, который должен на «Читта ди Милано» организовать дальнейшие спасательные работы.

Как указывает Нобиле, он понял Лундборга так, что тот передал ему распоряжение, исходящее от «Читта ди Милано», т. е. от итальянского командования. По свидетельству спутников Нобиле, он не хотел лететь первым и требовал эвакуации прежде всего Чечиони. Лундборг мог вывезти обоих раненых, т. е. и Нобиле, и Чечиони, но отверг этот вариант, так как тогда он должен был бы оставить на льдине механика Шиберга, без которого он лететь не решался.

Поступок Нобиле невозможно оценить правильно, если не учесть условий, в которых проходила подготовка экспедиции, полет «Италии», а также условий, сложившихся после аварии.

В составе правящей четверки итальянского правительства того времени находился Бальбо — глава Управления авиации, являвшийся непримиримым противником Нобиле и его личным врагом (*Storia aggiornata della spedizione polare dele «Italia»*. Roma, 1962, p. 10—12).

Получив известие о том, что связь с дирижаблем «Италия» прервана, Бальбо (он находился в это время на аэродроме Альказар) в присутствии офицеров флотилии воскликнул: «Так ему и надо!» Различные необоснованные обвинения в адрес Нобиле распространялись по стране газетой «*Carriero Rodano*», принадлежавшей Бальбо. Секретарь Управления авиации Ф. Приколо 15/IX 1943 г. официально заявил, что в 1928 г. всем военно-воздушным итальянским атташе при посольствах в различных странах была дана инструкция препятствовать всяким выражениям симпатий как к самому Нобиле, так и к его экспедиции. Бездеятельность военно-воздушных сил Италии настолько бросалась всем в глаза, что на это было обращено внимание официальных органов различных стран. Об этом свидетельствуют как статья в «Известиях» от 12 июня 1928 г., так и высказывания правительственных кругов Норвегии. Когда же телеграфное агенство Стеффани сообщило о вылете Нобиле с Лундборгом, по специальному указанию соответствующего министерства в итальянских газетах к этому сообщению была добавлена фраза: «Нам не известны причины, по которым генерал Нобиле был перевезен первым», хотя, все знали о том, что у него сломано бедро и поранена ступня. Даже сам факт перелома ноги был поставлен под сомнение, и по приезде Нобиле в Рим ему предложили представить в доказательство рентгеновский снимок.

Все это (т. е. отношение к экспедиции) было известно участникам экспедиции и, по-видимому, было учтено командованием «Читта ди Милано». Напомним, что, по существу, правительство Италии не настаивало на продолжении поисков группы Алессандрини сразу после спасения группы Вильери. Достаточно вспомнить противоречивые телеграммы, которые приводит в книге Р. Л. Самойлович.

Если учесть все эти интриги, начавшиеся еще до вылета экспедиции и получившие значительно больший размах позднее, о чем, конечно, догадывались ее участники, то можно понять, почему Нобиле все же решился вылететь из лагеря раньше других. Он и

его товарищи надеялись, что, став вновь во главе экспедиции, он предпримет все необходимое для спасения ее участников. К тому же Лундборг был настроен очень оптимистически и считал окончательную эвакуацию всей группы делом нескольких дней.

42. Вначале один из подчиненных У. Нобиле, ответственный за «Читта ди Милано», а после гибели дирижабля — начальник экспедиции, под надзором которого на борту корабля находился У. Нобиле.

43. Глубины в книге приведены в морских саженях, т. е. фатомах. Длина одного фатома составляет 0,001 морской мили, т. е. 1,852 м. Кроме того, скорости ледокола и других кораблей даются в узлах. Напоминаем, что узел — это мера скорости, при которой корабль в час проходит одну морскую милю.

44. Ордовикский отдел силура в старом понимании — наиболее древняя часть силурийского периода. Ему соответствует абсолютный возраст от 400 до 350 млн. лет.

45. По мнению А. Грили (1910 г.), это название было дано Северо-Восточной Земле Баффином во время его второго путешествия (1613-14 г.), когда он посетил Шпицберген.

46. Геолог Владимир Александрович Русанов в 1912 г. на парусно-моторном судне «Геркулес» предпринял попытку пройти на восток через Карское море. 31 октября 1912 г. экспедиция вышла из Маточкина Шара на Новой Земле, взяв курс на Мыс Желания, для обхода Новой Земли с севера. Дальнейшая судьба одиннадцати участников плавания оставалась неизвестной до 1934 г., когда вблизи берега Харитона Лаптева на Таймыре топограф Гусев обнаружил столб с надписью «Геркулес 1913». В том же году были найдены блокнот самого В. А. Русанова и вещи, принадлежавшие членам его экспедиции А. С. Чукчину и В. Г. Попову. Хотя обстоятельства гибели экспедиции до сих пор неизвестны, но, видимо, эта трагедия разыгралась где-то на побережье Таймыра в 1913 г. Для характеристики плаваний того времени привожу следующую выдержку из письма В. А. Русанова к А. Д. Арбузову (от 18 мая 1912 г.): «...это очень крепкое зверобойное судно, уже испытанное в гренландских льдах. Построен «Геркулес» в 1908 году, т. е. совсем недавно, имеет 63,42 регистровой тонны — следовательно, немногим больше намеченного в моей программе (грузовая емкость одного только трюма 27,31 тонны нетто, следовательно, помещения для экспедиции настолько просторны, что не-

требуется переделок). Длина 73,6 фута, ширина 19,6 ф, глубина 8,6 ф. По вооружению этот куттер (тендер), как «Дмитрий Солунский», только меньше последнего, гораздо крепче и быстрей. Мотор «Альфа» имеет 24 номинальные лошадиные силы, благодаря двойному впрыскиванию керосина мотор может развивать до 30 лощ. сил и давать до 5,5 узла... Таков был предел мечтаний полярного исследователя того времени!

47. Синклиналь — складка, обращенная выпуклостью вниз.

48. Есть основания думать, что главное назначение этих застав было преградить иностранным купцам и мореходам путь на восток.

49. Среди промышленников как Шпицбергена, так и Новой Земли коренилось твердое убеждение, что цингой заболевают те, кто много спит. Поэтому во время зимовок считалось полезным спать не более 5—7 часов в сутки. Остальное время или заполнялось хозяйственными работами (весной — подготовкой к промыслу), либо завязывали замысловатые узлы на веревках и их распутывали, либо спарывали с тулупов старые заплатки и нашивали их вновь.

50. Еще чаще — Малый Борун.

51. Достаточно вспомнить зиму, проведенную Ф. Нансеном и Ф. Иогансеном на Земле Франца-Иосифа!

52. Полное равенство и товарищеские отношения между всеми членами экспедиции и благожелательное отношение ко всем, с кем приходилось встречаться в Арктике, — одна из самых характерных особенностей советских экспедиций того времени. Нам это казалось чем-то само собой подразумевающимся, естественным, и мы не понимали, почему это так изумляет иностранцев, с которыми нам приходилось иметь дело. В 1936 г. во время погрузки угля на л/п «Садко» в нашу кают-компанию, в «кино», приходили очень многие матросы англичане и негры из экипажа английского угольщика. Однажды капитан и штурманы этого парохода попросили разрешения посмотреть у нас какой-то кавказский фильм. Они зашли в кают-компанию при погашенном свете и спокойно сели на свободные места. Когда же в перерыве зажгли свет и они увидели, что сидят среди своих матросов и кочегаров, то английский комсостав в негодовании покинул «Садко».

53. Горному инженеру Р. Л. Самойловичу принадлежит первый технический проект разработки шпицбергенского угля (см. Труды Северной научно-промысловой экспедиции, вып. I, 1920), детальная разведка ряда месторождений и детальный подсчет запасов одного из промышленных районов, выполненный в 1912—1914 гг. Рудольф Лазаревич рассказал мне, как он впервые привез груз шпицбергенского угля в Петербургский порт на судне «Мария». Портовые власти были растеряны: ввоз угля из иностранных портов облагался высокой пошлиной, а Р. Л. пошлину платить отказался, так как уголь шел из русского порта. Доказать же это он не мог за отсутствием на Шпицбергене портовых властей. Наконец в виде компромисса было предложено показать какие-либо полицейские документы, удостоверяющие, что порт в самом деле русский. Ответ Р. Л. Самойловича, сказавшего, что в этом порту полицейских властей нет, вызвал возмущение, так как «такого места на Земле быть не может». Разгрузка угля была разрешена только после личного вмешательства начальника департамента общих дел А. М. Арбузова.

54. В Западной Арктике о. Медвежий — одно из самых «туманных» мест. Многие рыбаки, промысляющие на Медвежинской банке, видят этот остров один-два раза за лето, а в осеннее время его берега появляются из тумана еще реже.

55. Михаил Алексеевич Дьяконов — торгпред СССР в Норвегии, переводчик с норвежского ряда работ Р. Амундсена и многих произведений норвежских писателей. Р. Л. называет его старым знакомым. Так, именно он помогал ему при покупке «Эльдинга» для Института в 1924 г. С 1929 г. М. А. Дьяконов был заведующим издательством Института.

56. Парижанин — псевдоним одного из сотрудников «Юманите». Морис Парижанин вместе с А. М. Коллонтай посетил «Крассин» в августе 1928 г. в Ставангере, где производился ремонт ледокола. Он очень много беседовал с участниками похода, затем виделся в Италии с участниками перелета и в том же 1928 г. выпустил книгу на французском языке. Она была переведена на английский Л. Броуном и в 1929 г. издана в Нью-Йорке под названием «The Krassin».

57. Остров Чермсайд расположен к северу от Северо-Восточной Земли. На нем находится мыс Нордкап.

58. Арктика в этих широтах представляет собой настоящую пустыню с песчаным растительным и почвенным покровом. На этих каменистых россыпях растительность развивается только там, где почему-либо появляется хотя бы небольшая доля органического вещества. Поэтому каждая китовая кость — это оазис с яркими арктическими цветами, мхами и лишайниками. Особенно эффектно это выглядит на островах Баренца, вблизи западного берега Северного острова Новой Земли. Здесь щебнистое плато испещрено вдоль берега яркими зелеными пятнами, образующими как бы своеобразный бордюр, окаймляющий берег. Только внимательно приглядевшись, замечаешь, что эти пятна — истлевшие китовые позвонки.

59. В вахтенном журнале «Красина» (научные фонды ААНИИ, архив Р. Л. Самойловича) записано: «В 24 ч. 00 м. 18 сентября 1928 года, после обратного счисления, по получении обсервации 18/IX в 17 ч. 20 м., выяснилось, что место поворота 17/IX в 22 ч. 15 м. было на 12 минут севернее, тем самым координаты точки поворота 17/IX в 22 ч. 15 м. надо считать следующими: широта $81^{\circ}47'$ сев., долгота $20^{\circ}31'$ вост.»

В прежних изданиях приведены координаты без этой поправки, на что обратил внимание М. И. Белов. Он не заметил, однако, что в третьем издании широта исправлена, а в долготу поправка не введена. Просматривая рукопись Р. Л. Самойловича, можно установить, что он изменил широту, учитывая только невязку в 12 миль, обнаруженную при подходе к о. Карла XII Р. Л. Самойлович исправил широту, но предполагал, что смещения по долготе не было. В настоящем издании мы приводим координаты в соответствии с той записью в вахтенном журнале, которую мы цитировали выше.

60. Земля Джиллеса на современных картах называется о. Белый.

61. Здесь ошибка, следует читать Г. Гудзон.

62. Так приходилось плавать в те времена, когда еще не было радиолокации!

63. По более поздним данным считается, что в архипелаге Земля Франца-Иосифа имеется около 100 островов общей площадью 18 940 кв. км, из которой 14 330 кв. км занято ледниками. Острова расположены между $79^{\circ}45'$ и $81^{\circ}50'$ с. ш. и $42^{\circ}10'$ и $65^{\circ}00'$ в. д.

64. С учетом систематических наблюдений на станциях ЗФИ по данным до 1955 г. средняя температура января колеблется от -24 до -23° , а средняя температура июля — от $0,2$ до $1,5^{\circ}$. Годовое количество осадков на севере 300 мм/год, на юге 500 мм/год. Высота снеговой линии, в зависимости от широты и особенно от рельефа, колеблется от 100 до 300 м.

65. Гораздо реже, но все же встречается также и песок. Кроме того, довольно много птиц, из которых наиболее распространены кайры, чистики, люрики, глупыши (из альбатросов), чайки-моевки, розовая чайка, поморник. На некоторых островах гнездятся гаги. Весной прилетают также снежные жаворонки (пучки). В водах, омывающих острова архипелага, обитают нерпа, гренландский тюлень, морской заяц. Более редок морж. В проливы иногда заходят нарвалы.

66. Федор Воронин — дед известного полярного капитана Владимира Ивановича Воронина, капитана спасательных экспедиций на л/п «Седов» в 1928 г. и на л/п «Сибиряков» в 1933 г. Интересно, что вскоре после похода л/п «Сибиряков» В. И. Воронин познакомился в Японии с Пайером, внуком того Ю. Пайера, которого спасал дед Владимира Ивановича.

67. 14 марта 1895 г. Ф. Нансен и Ф. Иогансен покинули «Фрам», находившийся в то время на $84^{\circ}05'$ с. ш. и $101^{\circ}35'$ в. д. Путешественники направились к Северному полюсу на собачьей упряжке. 7 апреля, достигнув $86^{\circ}14'$ с. ш. и 93° в. д., они повернули на юг, к Земле Франца-Иосифа. Этот архипелаг был достигнут 24 июля (группа островов Белой Земли). На о. Луджи им пришлось зимовать. 19 мая они покинули хижину и направились на юг. После необычайно тяжелого путешествия они 17 июня подошли к мысу Флора на о. Нордбрук и здесь встретили начальника английской полярной экспедиции Джексона.

68. Станция была построена недалеко от места зимовки экспедиции Г. Я. Седова, в бухте Тихой на о. Гукера. В послевоенные годы она перенесена на о. Хейсса.

Земля Франца-Иосифа и организованные на ней станции, вначале на о. Гукера, а в 1932 г. на о. Рудольфа, сыграли впоследствии большую роль в организации исследовательских работ в Арктике.

ОГЛАВЛЕНИЕ	
От редактора	3
Предисловие к первому и второму изданиям	9
Глава первая	
Планы Нобиле. — Тревожные дни. — Комитет помощи итальянской экспедиции. — Радиоловитель Шмидт. — Отправка «Малыгина». — Постановление о посылке «Красина»	11
Глава вторая	
Организация похода. — Руководящая тройка. — Летная группа. — Научные сотрудники. — Морское командование. — Радисты. — Представители прессы. — Уборщица и журналистка	24
Глава третья	
Погрузка. — Дружная работа. — Последние часы. — Выход в море. — Уборка грузов. — Балтика. — Ложные известия. — Первая лекция об Арктике	36
Глава четвертая	
У берегов Норвегии. — Доцент д-р Хуль. — Прибытие в Берген. — Погрузка угля. — Тревога о судьбе Амундсена. — Наши норвежские друзья. — Летчики Уилкинс и Эйельсон. — Спасите Амундсена!.. . . .	49
Глава пятая	
На север. — Радио о спасении Нобиле. — Андеснес. — Остров Медвежий. — Первый айсберг. — Продвижение во льду	62
Глава шестая	
Свальбард. — Китобойный и моржевый промыслы иностранцев. — Курс на восток. — К югу от Семи Островов. — «Браганца». — Белый медведь. — Ледяной барьер	79
Глава седьмая	
К северу от Семи Островов. — Тяжелая борьба со льдом. — Авария. — Мы застряли. — Деятельность «Малыгина». — Полет Бабушкина. — Поле для полетов. — Ложное солнце. — У ледяного аэродрома. — Новая авария	99

Глава восьмая	
Выгрузка самолета. — Предстоящие задачи. — Первый полет Чухновского. — Счастливая посадка. — Гидрологические работы со льда. — Водолазы. — Экскурсия на лыжах	113

Глава девятая	
Подготовка ко второму полету. — Неблагоприятная погода. — Старт. — Радиосвязь. — Обнаружение группы Мальмгрена. — Молчание. — Тревога. — Вынужденная посадка. — Радиограмма Чухновского	129

Глава десятая	
Вперед. — Снова борьба со льдом. — Медведи. — Люди на льду. — Спасение Цаппи и Мариано. — Рассказ Цаппи. — Гибель Мальмгрена	139

Глава одиннадцатая	
На помощь группе Вильери. — Обнаружение Сора и Ван-Донгена на о. Фойн. — У «Красной палатки». — Встреча спасенных и спасителей. — Радио Нобиле. — Футбол на льдине Белого медведя. — В кают-компании	156

Глава двенадцатая	
О полете «Италии». — Как произошла катастрофа с дирижаблем. — Точка зрения Нобиле	170

Глава тринадцатая	
Жизнь на льду с 25 мая по 12 июля. — Тяжелая болезнь Мариано. — Вопрос о поисках третьей группы. — Обмен радиосообщениями. — Поток приветственных телеграмм. — Вопрос о поисках группы Алессандрини. — Обратный путь	186

Глава четырнадцатая	
У мыса Вреде. — Жизнь летной партии в Рипсбее. — Итальянские альпинисты. — Северо-Восточная Земля. — Встреча с «Браганцей». — Поход капитана Сора и Ван-Донгена	202

Глава пятнадцатая	
Прибытие в Кингсбей. — Передача спасенных на «Читта ди Милано». — Встреча с Нобиле. — Угольные месторождения. — Спуск самолета. — Летчики остаются в Кингсбее. — Окончание работ «Малыгина»	209

Глава шестнадцатая	
В Норвегию. — Русские промыслы на Шпицбергене. — «Монте-Сервантес» под угрозой гибели. — Водолазные работы. — Интернациональная экскурсия. — Ремонт закончен	222

Глава семнадцатая

На юг. — В шхерах. — В Ставангере. — Встреча. — Док Розенберга. —
Банкет. — 12 000 посетителей в один день. — В Бергене. — Опять в
океане. — Радиограмма о полавке «Латама». — Кингсбей 234

Глава восемнадцатая

На поиски третьей группы. — Капитан Свендсен, Крозю, Джиованини.
Беверлисунн. — Прилет летной партии. — Разведочный полет. —
Шторм. — Конец летной кампании 247

Глава девятнадцатая

На север. — 81°47'. — Остров Карла XII. — Земли Джиллиса не сущест-
вует. — Земля Франца-Иосифа. — Мыс Ниль. — Депо 260

Глава двадцатая

Возвращение. — Фьорды. — Приближение к родным берегам. — Встреча
в Ленинграде и Москве 276

Глава двадцать первая

Сколько было спасательных экспедиций. — Чем объяснить успех «Кра-
сина»? — Научные работы нашей экспедиции. — Очередные задачи
полярных исследований. — Ледокол как средство изучения Арктики 285

Послесловие 294

Комментарии редактора 298

Самойлович Рудольф Лазаревич

НА СПАСЕНИЕ ЭКСПЕДИЦИИ НОБИЛЕ

Поход «Красина» летом 1928 года

Редакторы А. Г. Бойкова и Л. А. Зельманова

Художник И. И. Чернов

Худож. редактор В. А. Евтихийев

Технич. редактор Г. С. Николаева

Корректор Н. И. Оршер

Сдано в набор 4/III 1967 г. Подписано к печати 8/VI 1967 г. Бумага типогр. № 1 60×84¹/₁₆.
Бум. л. 9,875. Усл. печ. л. 19,75. Уч.-изд. л. 18,6. Тираж 110 000 экз. (1-й завод 1—50000 экз.)
М-12338. Индекс ПЛ-10.

Гидрометеорологическое издательство. Ленинград, В-53, 2-я линия, д. № 23.

Зак. № 597. Цена 84 коп.

Ленинградская типография № 2 имени Евгении Соколовой Главполиграфпрома Комитета
по печати при Совете Министров СССР. Измайловский проспект, 29.