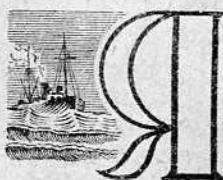




ЖИЗНЬ, ОТДАННАЯ МОРЮ

В. И. ВОРОНИН

(Автобиография)



родился в 1890 году в Сумском посаде на побережье Белого моря. Мой прадед, дед и отец жили морем. Они плавали в Норвегию за рыбой, на Новую Землю за зверем, ходили на китовый промысел. Но никто из Ворониных не знал ни карт, ни лоций. Выработанным в результате вековой практики опытом, который передавали из поколения в поколение, поморским чутвем предчувствовали штормы, предугадывали появление льдов. По каким-то особенным, известным им признакам, узнавали о подводных скалах. Потомки новгородских ушкуйников—поморы жили морем. Море их кормило, море их поило. Недаром поют поморы:

Ах, ты, море, море, море синее,
Море синее, море соленое,
Ты нас кормишь, поишиб;
Море синее, море синее, море соленое...

Сумский посад — богатое поморское село.

Здесь был центр Поморья. В Сумском посаде сходились почтовые дороги из Петербурга, Кеми и Онеги. Сюда съезжалось много паломников, державших путь в Соловецкий монастырь. С наступлением навигации в Сумском посаде скоплялись паломники из Петербурга, Повенца и других мест. Через село не мало проезжало на север и иностранных туристов.



Село Сумский посад.

В Сумском посаде было очень много парусных судов. Помню, в раннем детстве, когда я сам еще не морячил, осенью, когда обыкновенно приходили телеграммы от хозяев парусников женам, где сообщалось, что парусники вышли в Сумский посад, дети отправлялись собирать „на поветеръ“. Вечером детишки собирались к дому хозяйки, получившей телеграмму, желали попутного ветра паруснику мужа. Хозяйки дарили ребятам орехи, конфеты, калачи.

Счастливые и удовлетворенные, мы забирались потом на колокольню и смотрели оттуда, как парусники подходили на бар^{*}). Еще детьми мы по оснастке умели узнавать каждый корабль. Едва хозяин парусника с матросами сходили на землю, ребятишки бросались к ним с поздравлениями.

* Бар — защищенная от ветра бухта, где стоят суда.

Шли годы. Мне 8 лет.
Пора идти в море. Отец
— бедняк-пресковов. У него
шестеро сыновей. Все они
начали свою морскую карьеру с „зуйков“ — с работы юнгами на поморских парусниках.

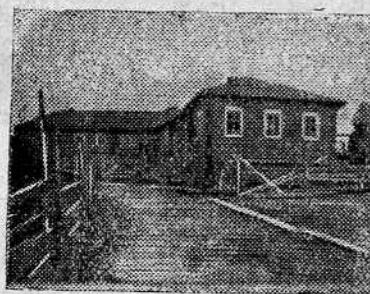
Нас, малычиков-бедняков, поморы шутя звали зуйками, вероятно, потому, что, как и чайкам, нам юнгам, кроме остатков улова, никакого вознаграждения не полагалось.

Помню, впервые восьмилетним малычиком я отправился с отцом на Мурман. Пароход, который должен был отвезти нас на место лова, казался мне очень большим. Рыбаки-поморы, с котоными мы ехали на Мурман, измеряли окружность трубы парохода, схватившись руками. Шестеро еле охватили эту трубу. Я покачивал головой и удивлялся: откуда только дым берется??

На пароходе горели какие-то удивительные лампочки. Гоненый волосок, а так много света. Зачем? У нас, на Севере, в мае ночью светло, как днем, к чему на пароходе горят лампочки?

В море началась качка. Малычиков-поморов, с котоными я спал, начало укачивать. Один из стариков сказал моему товарищу:

— Тебе, Ваня, надо с якоря кусочек глины съесть. Тогда вынесешь качку легко.



Сумский посад.
Дом братьев Ворониных.



Сумский посад. Дом, где родился В. И. Воронин.

урова, никакого вознаграждения не полагалось.

Я побежал к отцу.

— Папа, правда, что глина помогает от морской качки?

Отец смеется:

— Кому как... Тебе глина не понадобится...

Через несколько суток пароход вышел из Белого моря. Грустно, все дальше и дальше от матери. Прошли Пеною,

Поморы остряят: „Прошли Поной, не кличут домой“. Да, дом теперь уже далеко. Мать, товарищи по играм — все это позади.

Пришли в первое становище Мурманского побережья — в Лицу. Опять пословица: „Прошли Лицу — домой не кличут“.

Здесь высаживались поморы, направлявшиеся из Сумского посада на рыбный лов. На берегу масса чаек. Их жалобные, стонущие крики глубоко волновали нас, детей.

В становище Гаврилово поморы занялись промыслом, рыбаки открыли избушку, где хранилась сеть, достали крючки и начали лов.

Я должен был распутывать спутанные морским течением снасти, насаживать на крючки рыбку-наживку, на которую ловят треску.

Поздней осенью возвратились поморы обратно в Сумский посад.

На тресковом промысле я проработал два лета. Нас, мальчиков, очень радовали темные осенние вечера, наступившие в конце августа. Они предвещали близкое возвращение домой. Ребята обнявшись ходили по становищу и пели песни.

Среди рыбаков был один старик. Звали его почтимо-то Полкан-Ванька. Собрал как-то ребят-зуйков Полкан-Ванька и говорит:

— Вы получаете за свою работу треской. Давайте представим петицию хозяину, чтобы он платил нам по 5 копеек со снасти.

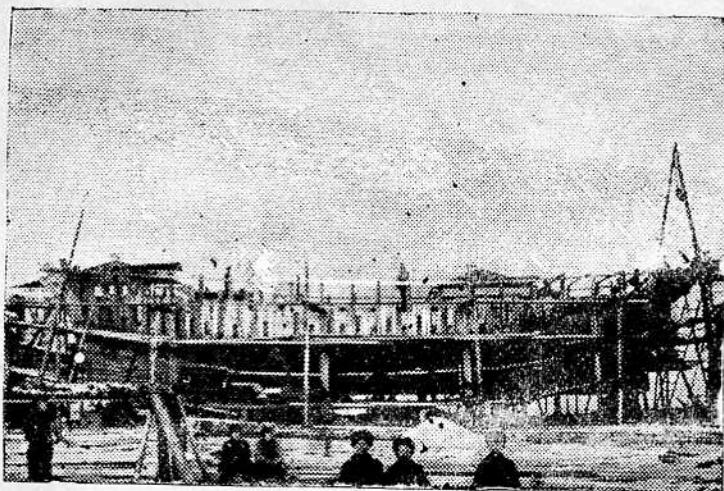
Дети пошли к хозяину, но он, конечно, не хотел нас и слушать.

В это время в становище прибыл архангельский губернатор Энгельгардт. Полкан-Ванька взялся сходить делегатом от зуйков к губернатору. А на промысле было около 80 зуйков. Губернатор, к которому мы пошли скопом, выслушал наше требование о выплате по 5 копеек со снастии и с удивлением спросил:

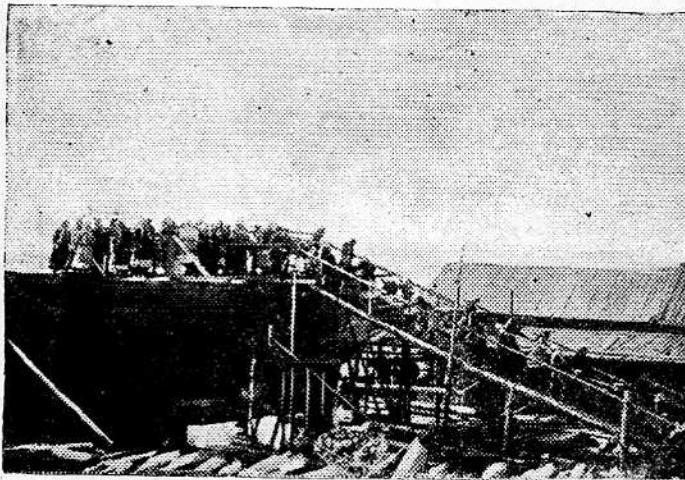
— А что такое снастии?

Мы обяснили ему, что это усеянная крючками веревка — длиной, примерно, в 180 саженей. Ее мы должны насаживать приманкой.

Губернатор обещал удовлетворить наше требование.



Сумський посад. Обшивка шпангоутов (ребер) вновь строящегося судна.



Сумський посад. Построенное судно перед спуском на воду.

Одннадцати лет я уже пошел зуйком на парусном судне

Мой отец — бедный, забитый нуждой тресколов, жил только сегодняшним днем, но мать всегда мечтала сделать нас хорошими моряками.

Она была приемной дочерью в шкиперской семье Вязьминых. Три брата Вязьминых плавали на парусниках в Петербург. Один из них—Саша Вязьмин—уже 19 лет командовал парусным кораблем „Молодец“. Выглядел Саша совсем ребенком. Когда он прибыл со своим судном в Петербург, портовый чиновник обратился к капитану:

— Мальчик, пошли нам капитана, мы хотим видеть его.

Саша гордо ответил:

— Капитаном на этом судне хожу я.

Моя мать настояла, чтобы все ее сыновья поступили на суда, а зимой учились в мореходной школе.

Когда я, одиннадцатилетним мальчиком, впервые пришел на парусник „Иоанн Предтеча“, мне показалось все новым и необычным. Нанявший меня купец спросил:

— Мальчик, а сможешь ли ты на марс ходить? Паруса тебе придется убирать...

Я посмотрел вверх—мачта высокая, если качать не будет,—справлюсь, влезу, а что будет во время качки,—посмотрим...

Так я ушел в „покруты“ к богатому помору.

Владельцы парусников держали поморов в кабале. Нанимая их на свои суда, они „окручивали их покрутом“ *) плыть на Новую Землю и даже на Грумант (Шпицберген). Были у поморов-покрученников свои песни:

„Ах ты, хмель, ты, хмель кабацкий,
Простота наша бурлацкая,
С простотою хмель сдружился,
Плыть на Грумант покрутился.
Грумант - башнюк спрашен,
Кругом льдами обнесен
И горами обвышен...“

*) Договором.

На паруснике я готовил команде пищу и, кроме того, когда приходилось долго быть в море, пек хлеб, делал квас. Кроме того я стоял и вахту.

Первый рейс. Впервые в жизни я встал к рулю судна. Когда мне обясняли, как нужно управлять судном по компасу, — моему изумлению не было конца. Стою на вахте. „Предтеча“ быстро рассекает волны. Мне — мальчишке — доверили судно, „Предтечу“ веду я! До сих пор помню, как гордился я этим. Я стал внимательно вглядываться в компас, зорко смотреть вперед, чтобы не уйти далеко в сторону. Капитан должен знать, что мальчик, которого он поставил у руля, не подведет.

Труднее всего было печь хлеб. Не раз тесто уходило у меня из кадки и заливало бороды спящим матросам. Не раз плохо выпеченный хлеб приходилось тайком от команды выбрасывать за борт.

Когда мы приходили в Архангельск, хозяин и матросы отправлялись в трактиры. Только мы, зуйки, не имели права сходить на берег. Мы оставались на борту парусников. С берега доносились долгие, икотные крики пьяных хозяев:

— „Великомученица Варвара“! Эй, на „Пресвятой богородице“, подавай шлюпку!..

Поморские парусники в большинстве случаев назывались именами святых. Когда среди ночной тишины на рейде я слышал крик своего хозяина, мне нужно было выезжать за ним на шлюпке.

Быстро научился убирать паруса, стоять на руле, ставить корабль против ветра. Так проходило мое детство.

Большинство рейсов мы делали в Норвегию за треской. Нашей стоянкой была Северная скала Гуннингсвог. В Норвегии я пробыл три года. Работа у Гуннингсвога сыграла решающую роль в моем развитии, расширении моего кругозора. Там я провел свои лучшие юношеские годы, близко познакомился с норвежскими мальчуганами-моряками. Один из них частенько приезжал к нам, на судно. Уже много лет спустя, когда я плавал капитаном, мы продолжали встречаться.

Часто вспоминаю эти встречи. Плохо понимаю норвежский язык. При встрече с друзьями детства мы „беседуем“ довольно странно: сидим в каюте, курим и молчим.

С „Предтечи“ я перешел к хозяину парусника „Надежда“. На „Надежде“ я ходил в становище Гаврилово на Мурманский берег. Я уже был настоящим матросом: управлял судном, принимал от промысленников треску, взвешивал, браковал, распределял рыбу по сортам.

В 1903 году в становище Гаврилово я поступил на работу на маленький примитивный завод сумского богача Шадрина. Этот завод из тресковой печени выплавлял медицинское сало. Грязная, тяжелая и опасная работа. Ведь, сало, которое я выпа-



Типы судов. Слева направо—элы, трийник, шняка.

ливал, предназначалось для лекарств. Шадрин почти никогда не бывал на своем предприятии. Он жил в Сумском посаде, а управляющий беспрерывно пьянствовал. Делом управлял я. Работа шла хорошо. Когда пришлось давать расчет рабочим-поморам, которых было здесь около 10 человек, на меня, мальчика, насыли поморы. Пришлось запрашивать хозяина телеграммой:

„Яков говорит, что обещана ему рубашка, дать или нет?“ Хозяин отвечает:

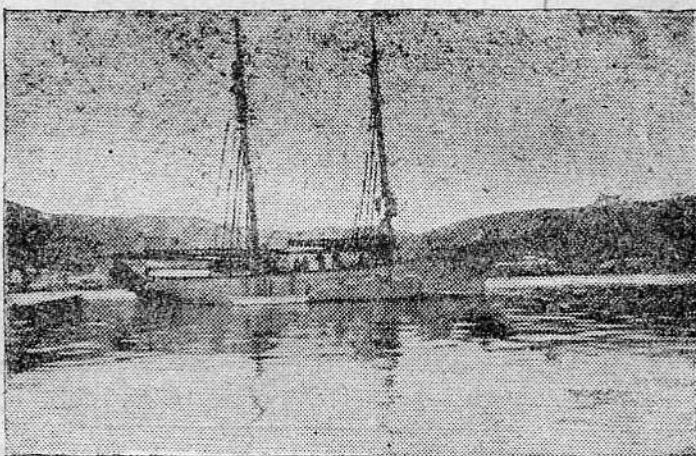
„Ни о портках, ни о рубахах разговора не было. А хорошо служили — дай!“

Поняв, что хозяин дает мне некоторые полномочия — я хорошо рассчитался с рабочими.

Работа на заводе надоедала. Думал о море, оно звало меня.

Пора было поступать в мореходную школу. Парусный флот уже меня не удовлетворял. Хотя он еще и процветал у нас в Белом море — все же был обречен на вымиранье. Я пошел матросом на пароход.

Начал работу в паровом флоте — пароходстве Игнатья Буркова. На пароходе „Савватий“ капитаном ходил Александр Рубинштейн. Это был очень строгий, излишне придирчивый капитан. Если в воскресенье после мытья палубы останется на ней песок или



Морской парусник.

пруток от метлы — скандал. Я привык к безукоризненной чистоте. Мы соблюдали ее не только на палубе, но и у себя в помещении, на своей койке и т. д. Требование капитана быть безукоризненно чистым внедрялось и в личную жизнь матроса. Сначала это было очень трудно, но потом вошло в привычку.

На „Савватии“ я начал плавать матросом, а кончил службу старшим помощником капитана. Судно снабжало товарами маяки, устанавливало об'яснятельные знаки на Новой Земле и т. д.

Работая матросом, я ни на минуту не прекращал учиться в мореходном училище. Учиться приходилось только зимой.

С успехом сдан первый экзамен. Я получил звание штурмана четвертого разряда. Это звание дало мне право занять должность помощника капитана на „Саватии“.

В 1912 году я получил звание капитана морского плавания.

В Белом море навигация очень коротка. Она начинается в конце мая, заканчивается в конце сентября.

На что же существовать в свободные месяцы? Нужно найти круглогодовую работу. Поэтому я, уже с дипломом капитана, решил поступить старшим помощником капитана на пароход „Кандалакша“. Этот пароход принадлежал Мурманскому обществу, а оно считалось на Севере самым крупным пароходством. Получал круглый год 40—45 рублей в месяц. Это дало возможность не только учиться, но и помогать отцу.

С парохода „Кандалакша“ я перешел на пароход „Ломоносов“. Этот пароход курсировал на почтовой линии Архангельск—Норвегия.

Наступил 1914 год — первый год мировой войны. Плавать становилось все опаснее и опаснее. Немецкие подводные лодки заходили в горло Белого моря, взрывали суда.

В 1916 году, имея уже диплом штурмана дальнего плавания, я плавал на пароходе „Федор Чижов“. „Федор Чижов“ ходил на линии Берген — Архангельск. Однажды в начале 1918 года, на пути из Бергена „Федор Чижов“ зашел в Вайда-губу. Едва мы стали на якорь, послышалась орудийная стрельба.

Взбежал на мостик, около норвежского судна ложились снаряды. Столбы воды и черного дыма поднимались над норвежским кораблем.

Побежал в кают-кампанию. Там обедал капитан. Докладываю:

— Капитан, немецкая подводная лодка обстреливает норвежское судно.

— Подготовить машину, сняться с якоря.

Не прошло и минуты, как машина была уже готова. Но куда иппи?.. Норвегия в войне не участвовала, а между тем германская подводная лодка на наших глазах обстреливала норвежское судно, сейчас она примется за нас. Что делать?..

На „Федоре Чижове“ около 100 пассажиров, в большинстве русских инвалидов, возвращающихся из германского плена на родину. Инвалидов сопровождало много медицинского персонала. Среди пассажиров был также итальянский аптекарь. У аптекаря громоздкий багаж — ящики под печатью. Больших усилий стоило мне заставить итальянца высадиться на берег вместе с остальными пассажирами.

Подводная лодка стала приближаться к „Федору Чижову“. Нужно проверить все ли пассажиры свезены на берег. В одной из кают второго класса находилась слепую женщину и двух детей. С трудом усадил их на шлюпку и отправил на берег.

Между тем германская лодка начала обстреливать в упор наш пароход. Первый снаряд упал в море, не долетев до парохода. Снова бегу к капитану, но он спокойно продолжает обедать.

Все на своих местах, пришел капитан, готовимся спустить шлюпку. Бегу к своей лодке, открываю ящик со спасательными поясами, но воздухом от пролетевшего снаряда меня сбрасывает в море. С большим трудом меня подобрали в шлюпку. Все гуще и гуще ложатся снаряды. Столб воды от одного из них разбивает нашу шлюпку и разбрасывает людей в разные стороны. К обломкам шлюпки подплыло всего трое — я, каютиный мальчик и матрос. Матрос тут же скончался от раны и пошел ко дну.

Немцы обстреливают наш пароход зажигательными снарядами. „Федор Чижов“ горит. Подводная лодка прекращает обстрел парохода, переносит огонь на береговую радиостанцию.

На воде держится только двое — я и каютиный мальчик. Остальные, бывшие в нашей шлюпке, погибли. Молча держимся за край шлюпки и ждем... Руки коченеют... еще мгновение и мы пойдем ко дну, но так проходит около часа. От берега отчалила шлюпка. Мы кричим, зовем на помощь...

Я все больше и больше теряю сознание. Клонит ко сну... Чтобы не утонуть, я хочу сильнее сжать руками обломки шлюпки, но мускулы пальцев не действуют. Ногами обхватываю какие-то деревянные обломки, ложусь на них и теряю сознание...



Около норвежского судна ложились снаряды.

Пришел в себя вечером в больнице, рядом со мной умирал кочегар.

Много времени прошло, прежде чем я смог отправиться на родину. Врач перед отъездом жестко бросил:

— Если хочешь умереть дома, поезжай.

Чувствовал я себя скверно, не мог не поверить врачу. В Архангельске, по дороге домой, встретил своих братьев. Мы снялись вместе на одной фотографии, и на следующий день я поехал домой. В Сумском посаде местный фельдшер велел делать ванны. От них я совсем ослабел, едва держался на ногах. В конце-концов бросил ванны и ушел в карельские леса, на озера. Жил в лесу, лишь изредка приходил домой... Жизнь на лоне природы постепенно восстановливала мои силы.

Годы интроверсии.

Англичане заняли Мурманск, Архангельск. Однажды, возвращаясь из своей лесной берлоги, я застал в Сумском посаде англичан. Они набирали армию для повенецкого фронта. Предложили и мне явиться на сборный пункт. Но я заявил английскому офицеру, что я не военный моряк, а штурман торгового флота, попросил отпустить меня в Архангельск, к месту службы. Офицер выдал пропуск, и я выехал в Архангельск. Вначале я поступил на пароход „Колгуев“ и затем капитаном на пароход „Кандалакша“.

Это было первым моим капитанством. На „Кандалакше“ плавал два года, затем перешел на пароход „Канин“. К этому времени относятся мои рейсы на Новую Землю, участие в первых карских экспедициях.

Новая Земля произвела на меня неизгладимое впечатление. Во время новоземельских рейсов я хорошо познакомился с самоедами, с их промыслом, полюбил их ребятишек, их суровую, но прекрасную природу. Немало собрал коллекций цветов, трав и камней. Цветы на Новой Земле очень яркие, но совершенно без запаха,—точно такие же, как и в Японии, где мне пришлось побывать позднее.

На Новую Землю со мной ездил профессор Покровский. Задались целью найти очень редких полярных шмелей. Долго не везло, и вот однажды на одной горе я услышал гудение, похожее на жужжение шмеля. Бросился бежать вдоль обрыва. Покровский—за мной

Мы едва не сорвались в пропасть, но зато поймали с десяток шмелей, которые и до сих пор украшают коллекции Ленинграда.

Наиболее трудными рейсами на Новую Землю были рейсы зимой. Однажды мне пришлось совершить рейс на Новую Землю в декабре. Это было, когда я уже командовал ледоколом „Седов“. Я шел от полуострова Адмиралтейства, пробираясь во льдах к отдаленным спановищам. Полярная ночь, точных карт нет. Приходилось посыпать на берег шлюпки с людьми. Люди взбирались на мысы и зажигали факелы. Как древние мореплаватели мы шли от факела к фа-



*Команда парохода „Юшар“ во главе с В. И. Ворониным
(снимок относится к 1923 г.).*

келу. Посадка у „Седова“ была очень большой,ходить в темноте у берегов было очень опасно.

Сейчас Новая Земля стала неузнаваемой. Всюду новые здания: школы, интернаты и т. д.

С 1924 года в течение двух лет на пароходе „Юшар“ я совершал рейсы из Мурманска в Лондон.

В 1926 году с переходом на ледокольный пароход „Георгий Седов“ начинается мое постоянное ледовое плавание. До 1926 года я работал во льдах лишь от случая к случаю. Каждую зиму я отправлялся на „Седове“ на зверобойный промысел. Дело это очень интересное, азартное и увлекательное для охотников.

Первую зиму я внимательно присматривался к поморам-зверобоям, которые про мышляли на моем судне. Я прислушивался к каждому слову спариков, я записывал все их приметы, я изучал все законы зверобойного промысла.

Промысел на гренландского тюленя, приходящего каждую зиму размножаться в Белое море, существует уже много веков. Сначала тюленей били палками и баграми, охотились на них пешком, затем, по мере развития техники, стали применять лодки, потом парусные суда, моторные, паровые и, наконец, с 1920 года—при советской власти—ледоколы.

Подойти к зверю очень трудно. Капитан зверобойного судна должен в совершенстве знать повадки зверя и свойства льдов. Высылая охотников на лед, капитан должен правильно расставить силы, во-время подавать на лед патроны, своевременно приоспаривать тот или иной свой маневр; иначе зверь, заслышив запах или увидев дым, уйдет под лед еще до того, как раздастся первый выстрел.

Напкнувшись на залежки тюленей, нужно дать тюленю облечьтися,—надо набраться терпения и ждать, когда зверь обсохнет. Капитан должен прекрасно знать беломорские течения, так как самое трудное — подойти к зверю так, чтобы течением не снесло залежку на мели, на спамухи, откуда тюленя нельзя будет подобрать.

Большую роль в промысле играет и сама охотничьая артель. Капитан должен найти зверя, но этим дело не ограничивается. Только слаженность, опыт и отвага охотников на льду могут принести успех.

Зверобойный промысел, на мой взгляд, является прекрасной школой для наших полярных моряков. Он



V. I. Воронин бросает лот.

воспитывает в них не только чувства смелости и настойчивости, но и учит их наиболее точно распознавать капризы арктической стихии.

В 1920—21 годах мне пришлось участвовать в первых карских экспедициях. Эти экспедиции снаряжались в Сибирь за хлебом. Истощенная гражданской войной Страна Советов ждала сибирского хлеба. Я тогда был капитаном парохода „Пролетарий“. Взяли на буксир баржу „Анна“ и пошли в Обь. Погрузив там пшеницу, мы доставили ее в Мезень.

1921 год был тяжелым годом. Льды забили Карское море. Обыкновенным, неледокольным пароходам было очень трудно пробиваться в тяжелых льдах. Два судна нашей экспедиции погибли во льдах. Это были „Обь“ и „Енисей“. На „Енисее“ ушло на морское дно 40 тысяч пудов пшеницы,—по тому времени громадное богатство.

Какая грандиозная разница между слабо оснащенными карскими экспедициями того времени и мощными плаваниями целых торговых флотилий на Крайнем Севере сейчас. Тогда мы не имели ни опыта, ни карт, ни самолетов, ни радиосвязи. Жертвы, которые мы несли, были результатом нашей тогдашней общей технической отсталости и нашей бедности.

Летом 1928 года мне на „Седове“, по приказу Комитета по спасению дирижабля „Италия“, пришлось принять участие в поисках остатков экспедиции Нобиле. „Седову“ было дано задание обследовать западную часть Земли Франца-Иосифа. Наш поисковый рейс продолжался два месяца—с июля по август 1928 года.

Пройдя до западного берега Новой Земли и через льды, „Седов“ стал пробиваться к Шпицбергену. С большим трудом мы пробились через многолетний полярный лед к Земле Франца-Иосифа, но следов дирижабля не обнаружили. Здесь мы занялись охотой на белых медведей, поймали свыше 20 живых медвежат, которых затем Госторг продал в Гамбург в знаменитый зоологический сад Гагенбека. Медвежата вели себя на ледоколе довольно смирно и в конце-концов даже свыкались с судовой обстановкой.

Дойдя до острова Карла, „Седов“ повернул на восток. Тяжелые льды и туманы преграждали путь к другому острову—к Земле Александры. Я надеялся

найти здесь площадку для взлета самолета. Самолет лётчика Михеева, находившегося на борту „Седова“, был снабжен лыжами, а не поплавками. Это заставляло нас делать вылазки на острова в поисках площадки для взлета.

Апакуя перемычки между ледяными полями, „Седов“ все-же добрался до Земли Александры. Здесь мы высадились. Двумя партиями отправились мы из залива Вайпрехта. Одна партия поднялась на ближний мыс Лоффей и осмотрела бухту Норденшельда, другая партия, в которую входил я и лётчики, прошла ледяным припаем к берегу и поднялась на сползающий в море грандиозный ледник. Этот ледник обрывался в море, с высоты более чем 100 метров. По уступам громадной трещины с помощью багров и веревок, как альпинисты, мы поднялись на плато ледника, заливавшего собой всю поверхность острова. Проваливаясь в скрытые толстым покровом снега широкие и глубокие трещины, задерживаясь веревкой, к которой все были привязаны, мы поднялись к мысу Лоффей. Перед нами раскрылась величественная картина изумительных по красоте полярных просторов. Тишина же арктических стран поражает всякого, кто хотя бы раз побывал здесь.

Чист и неподвижен воздух. Кругом, куда не кинешь глазом — мерзкая холодная пустыня. Кажется, что мы одни на всей земле, кроме нас никого. Жизнь как будто началась сизнова, весь мир погиб и только мы сидим здесь одинокие песчинки старого, застывшего мира.

Площадки для аэродрома мы так и не нашли.

„Седов“ повернулся в пролив Кембридж, эскимос пролив никогда еще не плавали корабли. Мы шли по Кембриджу медленно, каждую минуту делая промеры глубин. Близ острова Принца Георга, у мыса Иогансона я снова отправился с партиями на берег. На этот раз мы шли на лыжах. Мы взобрались на плато ледника, который казался вполне подходящим для взлета самолета. Но лишь в самую последнюю минуту я обнаружил спрятанную под снегом трещину, пересекавшую площадку запроектированного нами аэродрома. Поиски безуспешны.

Три тысячи миль в тяжелых льдах прошел „Седов“. Во время поисков Нобиле, я встретился с норвежским

судном „Хобби“, также участвовавшим в разысках итальянской экспедиции. На „Хобби“ находился Риссер Ларсен—участник экспедиции Амундсена к полюсу и американка мисс Бойд. Это была довольно интересная встреча. Известный всему миру Ларсен командовал небольшой шхуной, нанятой сумасбродной американкой-миллионершей, которая хотела рассеять свою скучку в экзотическом полярном путешествии.

Позже, через год, на мысе Флора в мраморном памятнике, сооруженном в честь погибших исследователей Арктики, среди полуистлевших полярных реликвий—письем терпевших бедствия исследователей—мы нашли новеньkąю визитную карточку мисс Бойд. „Хобби“ затем был куплен Советским Союзом и плавал под красным флагом, называясь „Белуха“.

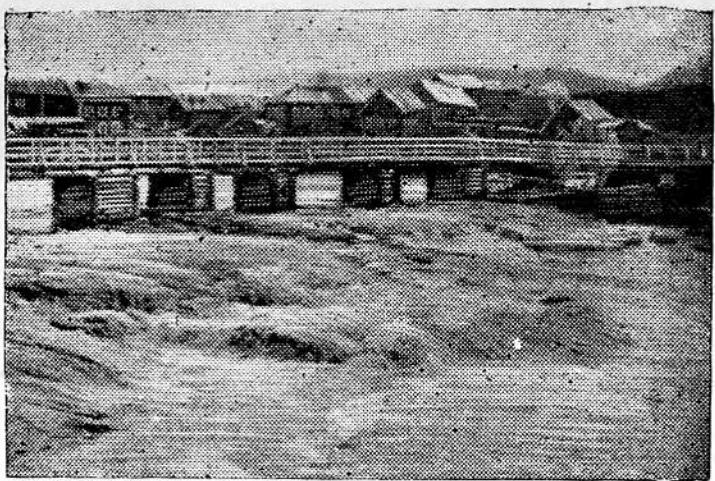
Из Британского канала, разделяющего Землю Франца-Иосифа на две части, „Седов“ прошел к югу и через Карское море и Карские ворота возвратился в Архангельск.

В 1929 году под начальством О. Ю. Шмидта и моим командованием была отправлена на „Седове“ первая экспедиция на Землю Франца-Иосифа, водрузившая там флаг СССР. Эта экспедиция подробно освещена в печати, она описана профессором В. Ю. Визе.

Остановлюсь на ней вкратце.

В этом плавании ледовая обстановка в общем способствовала нам. Немало помогло „Седову“ и стратегическое научное обоснование движения льдов. Его давал нам участник экспедиции профессор В. Ю. Визе. Умело отступая перед непроходимыми льдами, обойдя их с востока, мы через неделю после выхода из Архангельска достигли южной оконечности острова Гукера. Здесь с большой торжественностью мы водрузили флаг СССР и в бухте Тихая построили обсерваторию и радиостанцию. В Тихой остановились на зимовку семеро смельчаков. Это было новое самое северное в мире человеческое поселение.

Во время выгрузки, в бухте Тихой, льдом выбросило ледокол на берег. „Седов“, имея осадку в 20 футов, попал на камни и поднялся на 6 футов выше ватерлинии. Недалеко от этого места стоял на мели айсберг. По всем признакам он должен был скоро двинуться и уйти из бухты. Я решил использовать стоявшую



Сумский посад.



В. И. Воронин в Карелии. У водопада Кивач.

так же, как и мы, на мели ледяную гору. Она все время подпивала и скоро должна была двинуться. При помощи этого айсберга нам удалось вскоре действитель но сойти с мели и встать в безопасное место.

После выгрузки мы совершили целый ряд исследовательских рейсов, которые дали нам ценный научный материал. По Британскому каналу ледокол отправился на север, к Земле Рудольфа. Мы хотели найти могилу мужественного лейтенанта Георгия Седова, погибшего на пути к полюсу. Ведь его имя носил наш ледокол. По рассказам спутников Седова, мужественный исследователь был похоронен на мысе Боррок. У мыса Боррок величественно спускался в море громадный ледник. Было лето. Ледник таял, вода грохочущими ручьями сбегала в море. Могилу Седова мы не нашли. Вероятно, ее смывли эти ледниковые ручьи. Здесь мы поставили мемориальную доску и двинулись в бухту Тепплиц.

В этой бухте в свое время зимовали испанская и американская экспедиции. Мы нашли остатки лагеря. Поставив мемориальную доску в память погибших Стоккена, Кверини и Ольвера, экспедиция отправилась дальше. Достигнув $82^{\circ}14'$ северной широты, „Седов“ побил мировой рекорд свободного полярного мореплавания, который больше чем 30 лет принадлежал Испании.

Повернули на юг. На обратном пути встретили огромный айсберг. Когда „Седов“ подошел к нему, я увидел, что ледяная глыба потеряла равновесие и вот-вот опрокинется и увлечет нас в свой водоворот. С исключительной осторожностью повернул руль, от малейшего толчка струей воды айсберг мог обрушиться на наше судно.

Мы вернулись в бухту Тихую и оттуда вышли в Архангельск. Путь на юг был закрыт льдами. „Седов“ пробился обходным путем. Ледоколу пришлось идти фиордами и проливами Земли Франца-Иосифа. По ним еще не ходило ни одно судно, карт этих проливов не существовало.

В 1930 году на том же „Седове“, под руководством О. Ю. Шмидта отправилась экспедиция на Северную Землю. Это плавание было обычным арктическим

плаванием. Пришлось повоевать со льдами, пришлось отступать перед стихией, снова наступать, но в общем неуклоннодвигаться вперед. На пути к Северной Земле мы открыли новую землю, назвав ее в честь В. Ю. Визе,—островом Визе. К югу от острова Визе—было открыто еще несколько мелких островов. Во второй половине августа „Седов“ достиг Северной Земли. На островах, названных нами островами Каменева—мы построили радиостанцию. Оставив здесь зимовщиков во главе с т. Ушаковым, мы вернулись в Архангельск.

В 1931 году я работал в южных морях по прокладке и подъему телеграфных кабелей. „Седов“, который не раз бороздил просторы Ледовитого океана, немало провоевал со льдами, впервые побывал в Средиземном и Черном морях. Впервые я любовался игрой летающих рыб и красотой апельсиновых садов Алжира.

В 1932 году встал вопрос об экспедиции из Архангельска во Владивосток, завоевании Великого северного морского пути. Об этом пути человечество мечтalo свыше пяти веков. Эпопея „Сибирякова“ хорошо известна читателю.

„Сибиряков“ вышел из Архангельска в июле 1932 года. Мы обошли Северную Землю с севера, зашли в бухту Тикси у устья Лены, погрузили там уголь, взяли на буксир два колесных парохода и пошли в Колыму. 4 сентября мы были уже в Колыме. Здесь произошла очень интересная встреча. На краю света, навстречу „Сибирякову“ шла ярко освещенная огнями эскадра кораблей. Ледокол „Литке“ вел за собой караван судов колымской экспедиции. Обменявшись визитами с начальником экспедиции т. Евгеновым, мы поспешили дальше на восток.

„Сибиряков“ преодолел громадные трудности. Мы боролись со льдами и в конце-концов победили их. В Колючинской губе нас постигло несколько аварий. У „Сибирякова“ сломался гребной вал, но судно не сдавалось стихии. Пришлось вспомнить детство, парусные поморские суда. Брезенты превратились в паруса, стрелы лебедок—в мачты.

Испачканные углем брезенты придавали нашему ледоколу вид средневекового пиратского корабля.

Впереди мы подняли два больших паруса-кливера, над носовым парусом—что-то вроде маленького топселя. Эти хитрые приспособления помогли управлять кораблем, который лишился не только винта, но и руля.

Взрывая лед аммоналием, окачивая борты ледокола пешнями, мы медленно двигались к своей заветной цели—Берингову проливу.

30 сентября весь день шли под парусами. И в этот же день мы увидели мыс Дежнев.

Пароход „Уссуриец“ взял нас на буксир и доставил в Японию.

Мы стали на ремонт в Иокогаме, а затем вышли во Владивосток. Задание партии и правительства было выполнено. Северный морской путь был пройден.

Следующая страница моей жизни—поход „Челюскина“.

Кашин
В. Воротин