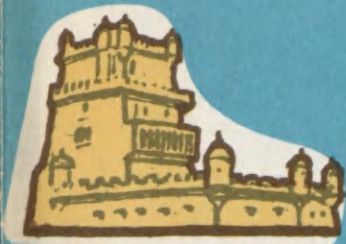


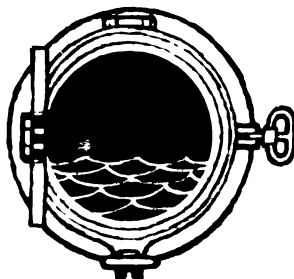
ПРОЧТИ, ТОВАРИЩ!

ЛЕОНИД ПОЧИВАЛОВ
**БЛИЗКИЕ
ДОРОГИ
ОКЕАНА**



ПРОЧТИ, ТОВАРИЩ!

ЛЕОНИД ПОЧИВАЛОВ



БЛИЗКИЕ ДОРОГИ ОКЕАНА

*Последний рейс «Витязя»,
февраль—апрель 1979 года.
Из путевого дневника.*

Издательство
«Знание» Москва
1981

Рецензент — А. А. А к с е н о в, доктор географических наук, заместитель директора Института океанологии им. П. П. Ширшова АН СССР.

Леонид ПОЧИВАЛОВ — писатель, журналист, автор многих книг о путешествиях по разным широтам нашей планеты. Как корреспондент «Комсомольской правды», затем «Правды» работал в ПНР, Индии, Индонезии, в странах Западной и Центральной Африки. Был участником Первой советской воздушной антарктической экспедиции, высаживался на дрейфующую станцию «Северный полюс», плавал на советских научных судах.

Действительный член Географического общества Союза ССР.

Почивалов Л. В.

П 65 Близкие дороги океана. — М.: Знание, 1981. — 112 с. — (Прочти, товарищ!)
20 к. 50 000 экз.

Автор этих очерков участвовал в научных экспедициях на борту ветерана советского океанологического флота «Витязя». Изучая природу, раскрывая ее сокровенные тайны корабль науки бороздил самые глухие уголки Мирового океана, подходил к берегам далеких островов, исследовал максимальные глубины, загадочный «Бермудский треугольник», шел навстречу тайфунам и штормам.

Эта книжка об увлекательных, но трудных и опасных научных путешествиях, о советских океанологах, их поисках и открытиях.

Для широкого круга читателей.

П 20901—105_{073(02)—81} 25—81. 1905010000

ББК 26.221
551.49

●

Это было почти двадцать лет назад. На жарком, навечно прогретом тропическим солнцем бетоне делийского аэропорта Палам приземлились два больших турбовинтовых самолета с оранжевыми крыльями. На бортах самолетов стояла довольно неожиданная в тропиках надпись: «Полярная авиация», а на плоскостях хвостового оперения была нарисована неведомая в этих краях птица пингвин.

Среди тех, кто встречал нас в Дели, был худощавый молодой человек с легкой седой прядкой в темной шевелюре. Он представился и заявил, что полетит с нами в Антарктиду. В нашем полку прибыло. К нам, участникам первой советской воздушной антарктической экспедиции, присоединился в Дели корреспондент «Комсомольской правды» в Индии Леонид Почивалов.

Вместе с нами он делил все трудности, опасности и радости этого необыкновенного и нелегкого трансконтинентального перелета, самого дальнего в истории советской гражданской авиации. Вместе с нами стойко переносил невзгоды нашей жизни среди ледяных просторов шестого континента Земли. Это были памятные для всех нас дни. Путь воздушных лайнеров сквозь ураганные ветры и грозы, первые рискованные посадки на антарктический лед, тяжелая и опасная разгрузка судов у припая, поиски товарищей, заплутавших в свирепой полярной пурге...

Так я познакомился с автором этой книги. Ему повезло поистине увидеть мир. Он побывал на Северном полюсе, в джунглях Африки, на кручах Гималаев, на Берегу Маклая в Новой Гвинее, ступал с трапа корабля на земли Австралии и Америки, пробираясь с геологами в самые глухие уголки Сибири...

Десять лет назад мы встретились с ним во Владивостоке, куда он прибыл на «Витязе» после пятиме-

сячного плавания по Тихому океану. С тех пор он навсегда остался верным прославленному кораблю науки, много приложил сил для того, чтобы «Витязь» по старости лет не был отправлен на слом, а превращен в мемориал. И не удивительно, что Институт океанологии АН СССР пригласил Леонида Викторовича в завершающий рейс «Витязя», которому и посвящена эта книга.

Каждое большое путешествие писателя неизменно заканчивалось выходом новой книги о дальних странствиях и удивительных приключениях. Странствия на «Витязе» по Тихому океану воплотились в увлекательное повествование для детей «На край света за тайной», в сценарии документальных фильмов и телепередач.

И вот перед вами новая книга о «Витязе».

Я не сомневаюсь, что прочтете вы эту книгу с интересом, найдете на ее страницах немало для себя полезного. В небольшом по объему произведении автор сумел привлечь самый разнообразный материал: это и описание необычных событий, случившихся в долгом пути по морям и океанам, и раздумья над этими событиями, и рассказы о тех, с кем автор был на борту судна — ученых и моряках, и богатая познавательная научная информация.

Каждая страничка писательского дневника свидетельствует о глубоком уважении к науке, восхищении перед теми учеными, которые ради достижения истины готовы идти на лишения, невзгоды, даже на серьезный риск. Думаю, читателю запомнятся портреты многих витязян, которые из-за недостатка места, к сожалению, намечены в дневнике лишь общими штрихами.

И еще одна особенность книги: я бы сказал, воинствующая преданность автора, как и всех ветеранов-витязян, нашему славному кораблю науки, горячее желание сохранить замечательное судно для потомков.

«Витязь» будет сохранен. Подвиг тех, кто бороздил на нем просторы Мирового океана, оценен по достоин-

ству. В связи с 30-летием научных плаваний судна большая группа ученых и моряков отмечена правительственными наградами. А сам «Витязь» будет по-прежнему нести свою бессменную научную вахту. Теперь уже не в открытом море, а у причала города Калининграда. Академия наук СССР решила превратить его в судно-мемориал, разместив на борту музей Мирового океана, первый в нашей стране. В экспозиции музея наверняка окажется немало интересных экспонатов, связанных с историей судна-исследователя. Будут в ней и штурманские карты, и научные дневники, и вахтенный журнал, и флаг корабля, который развевался над ним во время его завершающего рейса к берегам Родины, к почетному причалу.

Я думаю, найдет свое место в экспозиции среди других книг о «Витязе» и эта книга, которая взволнованно рассказывает о последних проведенных в морских просторах днях долгой и славной жизни ветерана нашего научного флота.

А. КАПИЦА,

*член-корреспондент АН СССР, лауреат
Государственной премии СССР*

ПОСЛЕДНИЙ, ПРОЩАЛЬНЫЙ



Почти всю неделю в Новороссийске стояла превосходная для февраля погода — плюс десять. Вчера ветер переменялся. Раньше дул с моря, теперь с гор. Я впервые услышал зловещее: «борá». Он обрушивается на город стремительным ледяным потоком. «Бора» опасен. Суда стараются уйти на рейд — иначе разобьет о причалы. Наш капитан Соколов был встревожен. По прогнозу ожидается восемь баллов. Для стоящего у пассажирского причала «Витязя» ветер «отжимной», будет давить в борт со страшной силой — выдержат ли канаты?

Ветер дул всю ночь. Канаты выдержали. Пришло утро семнадцатого февраля... Нам готовили торжественные проводы. «Витязь» уходил в последний рейс, и с городом, который его приютил, прощался навсегда. Но придут ли провожающие? Ветер чуть ли не с ног валит. Пришли. Собрались на причале возле судна десятка три самых стойких, в основном женщины, были среди них жены членов экипажа. Из Владивостока прилетели — экипаж оттуда. Так и скитаются по портам вслед за своими мужьями — типичная судьба моряцких жен.

За час до отхода к судну подошел вместе с оркестром отряд курсантов морского училища. Развернули над головами два полотнища: «Да здравствует советская наука!» и «Счастливого пути теплоходу «Витязь»!» Пое-



Проводы «Витязя» в Новороссийске

живаясь от холода, курсантский оркестр исполнял марши. Потом курсанты ушли — ветер прогнал. Вскоре причал оказался пустынным. Только маленькая черная собачонка, прижатая ледяным ветром к асфальту, тоскливо смотрела вслед уходящему судну.

«Витязь» медленно и устало отвалил от причала, набирая ход, устремился в сторону открытого моря отсчитывать последние мили своей жизни. Как требует обычай, трижды прогудел городу простуженным, хрипловатым баском. И тут неожиданно для нас вся бухта, десятки стоящих у причалов и на рейде судов нестройным, но мощным хором послали ответно уходящему от них навсегда ветерану долгие прощальные гудки. И у нас сжалось сердца.

Рядом со мной у борта немолодая женщина, вероятно из научного состава, вдруг по-детски всхлипнула и приложила к глазам носовой платок. Поодаль от нее стоял мужчина в бежевой куртке и черном берете. Посиневшие под ветром пальцы сжимали поручень борта. Тугой ветер бил ему в лицо, а он и не пытался от ветра защититься. Вдруг шевельнул плечами, будто отряхивался от увлекших его куда-то дум.

— Неужели плывем?

И облегченно вздохнул, вроде бы перевел дух, вроде бы наконец позволил себе поверить, что это путешествие, которое откладывалось не раз, все-таки состоится.

Он обернулся ко мне:

— Нам невероятно повезло! Вы первый раз на «Витязе»?

Так я познакомился с академиком Евгением Михайловичем Крепсом.

За первым в этом рейсе ужином в кают-компании наш капитан Константин Викторович Соколов сообщил «приятную» новость: впереди по курсу девятибалльный шторм. Новость восприняли без энтузиазма, но спокойно. На то наше судно и исследовательское, чтобы идти навстречу опасностям, и новый шторм для «Витязя» и для тех, кто на его борту, не новость: всякое повидали!

* * *

Проснулся от ощущения странного неудобства — валяет мое тело по койке из стороны в сторону. Взглянул в иллюминатор: море свинцово-серое, в белых барашках. Шторм! Прогноз оказался верным. Я вдруг вспомнил о человеке в черном берете и бежевой куртке, с которым познакомился у борта в час отхода. Ему-то каково сейчас!

Увидел Евгения Михайловича в коридоре, когда отправился в кают-компанию к завтраку. Цепляясь за поручни, проложенные вдоль стены, упираясь в стену

руками, он пробирался к трапу, ведущему на нижнюю палубу. Приветственно махнул мне рукой:

— Отличная погода! То, что надо!

И в его голосе прозвучал юношеский азарт — вот, мол, попали в хорошую передрагу. Проверим себя: настоящие ли мы мужчины?

* * *

На столах мокрые и холодные, как компрессы, скатерти. Намочили специально, чтоб не скользила посуда. Так всегда при качке. Иначе тарелки со щами будут опрокидываться тебе или соседу на колени.

Приглядываюсь к сидящим в кают-компании. Здесь и командный состав судна во главе с капитаном — люди довольно молодые, и руководство экспедиции — начальники отрядов и лабораторий. Почти у всех ученых головы поблескивают серебром. Рейс у нас особый. Пригласили в него тех, кто связан с «Витязем» не один год, а десятилетиями. Они и создавали славу нашему судну. Некоторым за семьдесят, другие тоже не первой молодости. Таких обычно встречаешь на бульваре на излюбленных пенсионерами скамейках, а не на борту идущего в тяжелый шторм судна. Но люди это особые, необычные, и я радуюсь, что оказался среди них: цвет нашей океанологии! У таких не бывает пенсионного возраста.

Судно валит с борта на борт, зловеще грохочет за иллюминаторами злая черноморская волна, а в кают-компании взрывы смеха. Начальник нашей экспедиции профессор Андрей Аркадьевич Аксенов сидит за круглым столом в центре кают-компании рядом с капитаном. До меня долетают его слова: «По этому поводу есть анекдот...»

Повезло нам с начальником экспедиции: в таком рейсе юмор — самый подходящий спутник.



«Витязь» в открытом море

* * *

Заранее знаю: предстоящий рейс превратится для меня в семинар по основам наук. За моим столом темно-волосый человек с живым добродушным лицом. Это Владимир Михайлович Овчинников, доктор наук, гидролог... Для него я, новичок, — находка: у ученых неистребимое желание вразумлять неосведомленных:

— Черное море, — втолковывает он мне, — это реликт древнего океана Тетис, который существовал здесь по меньшей мере двести миллионов лет назад. И вот пришло время, когда океан все более и более закрывался, в третичный период, когда стали образовываться Кавказские горы, закрылся совсем. Остались от Тетиса два реликта — Черное море и юг Каспийского...

Брожу по судну. Не могу поверить, что я снова на «Витязе».

Никогда не забыть день моего первого знакомства.

Это было десять лет назад во Владивостоке. Вдоль дуги бухты Золотой Рог тесно, кормами к причалу стояли суда. Издали их мачты напоминали неширокую полосу берегового леса, с ветвей которого опали последние листья. Среди судовой сутолоки я отыскал выкрашенную в белый «пассажирский» цвет корму, на которой древнеславянской вязью было написано «Витязь». Неужели это он и есть, прославленный «Витязь»?! Такой маленький рядом со старыми громоздкими сухогрузами, которые зажали его с двух сторон.

В хмурый осенний день «Витязь» отчалил от владивостокского пирса и отправился в пятимесячное странствие по далеким южным морям. Это было счастливое время в моей жизни, казалось, вдруг стали явью сладостные мечты детства о далеких путешествиях. ...Япония, острова Манус, Новая Британия, Новая Гвинея, Новая Ирландия, Новая Каледония, Норфолк, Лорд-Хау, Австралия, Новая Зеландия, острова Самоа, Тонга, Фиджи... И это все за один рейс!

И вот снова брожу по судну. Кажется, каждая заклепка знакома. За те пять месяцев стал «Витязь» вроде родного дома.

Цепочкой тянутся нам навстречу суда, идущие в Новороссийск. Сухогрузы, огромные танкеры, белые пассажирские лайнеры. У каждого свои очертания, свой портрет. Только наш «Витязь» отличается внешне от всех — и на пассажирское судно не похож, и за грузовое не примешь. Впрочем, и дальневосточные и черноморские моряки уже привыкли к нему, издали узнают по очертаниям. Не спутаешь «Витязя» с другими судами. Только у него на носу торчит стальная балка с колесом-блоком для спуска глубоководного якоря, только у него на палубах необычные стрелы лебедек, зубастые ковши драг, длинные ярко-красные туши океанских радиобуев.

Не пассажиров, не грузы везет «Витязь» на своем борту. И путь его не по проторенным морским дорогам,

а в сторону от этих путей, подальше, в открытый океан, в самые глухие его уголки. Ведь цель нашего судна — поиск. С того момента как «Витязь» стал кораблем-исследователем, он совершил множество рейсов в океан. Шестьдесят четыре раза уходил куда-то, и когда возвращался назад в родной порт, не ящики с товарами выгружали из его трюмов. Сходили с его трапа люди с портфелями и чемоданами, набитыми рукописями, дневниками, сгружали с судна контейнеры с рулонами чертежей, магнитофонными пленками, фотографиями, образцами горных пород, чучелами неведомых рыб, мешочками с донным илом. Это было богатство, которое нельзя оценивать деньгами. Возвращались на берег с удивительными открытиями, смелыми научными идеями, которые потом взволнуют многих и многих ученых не только в нашей стране, но и во всем мире. Таков наш «Витязь», судно, принадлежащее Академии наук СССР. Рейсы его непросты, опасны, далеки. Пуститься в такое плавание — нужны отвага и упорство. Поэтому он и называется гордо — «Витязь». Так в старину звали сильных, смелых, благородных воинов, защищавших русскую землю от врагов. Но наш «Витязь» не только отважный, но и мудрый, наделенный знаниями, и поэтому его называют «кораблем-ученым».

Теперь океаны бороздят немало советских исследовательских судов — они больше, современнее, быстрее «Витязя», лучше оборудованы, удобнее для жизни на борту. Но «Витязь» среди них был самым первым, он уже «дедушка», он заслужил добрую славу, и все к нему относятся с особым почтением. Его имя широко известно у нас в стране, он был частым гостем в больших и шумных зарубежных портах, наведывался на затерянные в океане безвестные острова и в иных местах оказывался первым в истории советским и даже русским кораблем, бросившим якорь у неведомых земель. О нем давно знают в самых отдаленных уголках планеты, всегда радуются новым встречам с ним.

Рядом с дверью в мою каюту, у трапа, на стене — большая рельефная карта. Из красного кружочка, обозначающего Владивосток, длинными разноцветными нитями протянулись трассы прежних дальних походов нашего «Витязя». Они змеятся по голубым полям Тихого, Индийского и Атлантического океанов, петляют у затерянных в водных просторах островов, дотягиваются до Австралии, Америки, Африки, Индии... И каждая такая ниточка очередного рейса судна — путь к новым удивительным открытиям.

...Доказано существование жизни на самых максимальных глубинах океана. Ведь еще недавно полагали, что на десятикилометровой глубине из-за чудовищного давления водной толщи и вечного мрака ничто живое обитать не может. Казалось, люди за тысячелетия своей истории открыли и изучили все живые существа на Земле. Это не так. Ученые на «Витязе» обнаружили немало неизвестных науке океанских животных и рыб. Им принадлежит честь открытия самой большой на свете глубины в Мировом океане. Это произошло над знаменитой Марианской впадиной. Однажды приборы «Витязя» установили, что в этом месте дно «провалилось» на расстояние в 11 022 метра. С тех пор на всех мировых картах эта цифра названа «глубиной» «Витязя». «Витязь» исследовал не только Марианскую впадину, но и другие гигантские трещины в дне океана — «желоба», как их называют ученые. Один такой желоб, тянущийся по дну на многие сотни километров, именно он открыл первый, тщательно исследовал приборами, и поэтому желоб этот тоже носит имя «Витязя». Он расположен в районе островов Новые Гебриды и Фиджи. С борта нашего славного корабля были обнаружены новые, неизвестные подводные хребты, горные пики, гигантские равнины на океанском дне, и в результате шестидесяти четырех рейсов «Витязя» на мировой карте появилось больше пятидесяти новых географических названий.

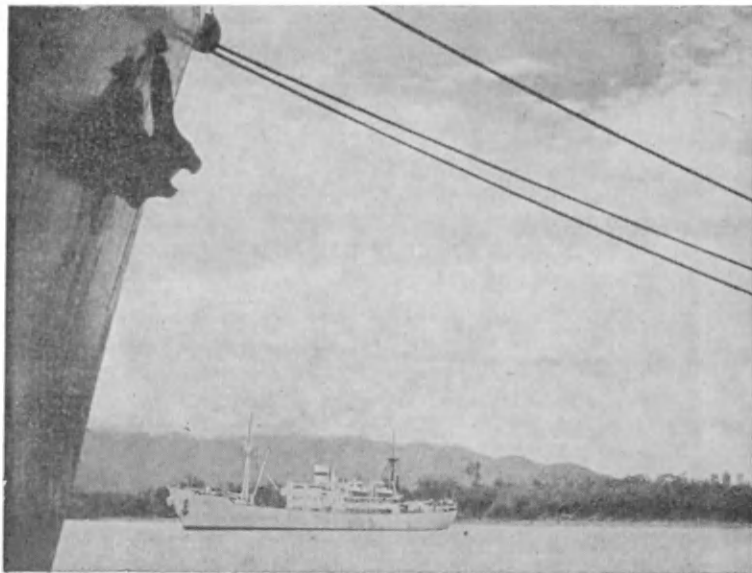
Вот какая прекрасная слава у этого не очень большого, довольно старого, не очень удобного для жизни и работы корабля. Если все трассы его рейсов вытянуть в одну линию, то получится, что «Витязь» десятки раз обогнул земной шар. А если прибавить к этим трассам пути-дороги до того как он стал научно-исследовательским, а был всего-навсего торговым судном, то получится, что «Витязь» наш — вечный скиталец по морям и океанам. Как и положено настоящему витязю!

Таковыми скитальцами моря были и «отец» и «дед» нашего «Витязя». Давным-давно это гордое имя присвоили русскому паровому военному корвету. «Витязь»-Первый немало плавал по южным морям, исследовал Новую Гвинею и другие острова, и его именем назван пролив между островом Новая Гвинея и островом Лонг-Айленд. Именно на нем сто лет назад совершил свое путешествие к папуасам Николай Николаевич Миклухо-Маклай.

На смену «Витязю»-Первому появился его «сын» — «Витязь»-Второй, тоже паровой корвет. Выдающийся русский ученый адмирал С. О. Макаров в 1887 году совершил на нем знаменитое плавание по Тихому океану. В княжестве Монако есть известный во всем мире Океанографический институт. На фасаде здания института высечены имена научно-исследовательских судов, которые сделали наиболее крупные открытия в океане. Их немного. И среди них почетное место занимает макаровский «Витязь», не менее почетное, чем прославленные в истории отважные морские следопыты «Челленджер», «Фрам», «Дискавери».

* * *

Всю ночь мы шли сквозь тяжелый шторм, даже вынуждены были сбавить ход, и на мостике никто толком не мог сказать, когда доберемся до Босфора. Хотелось мне увидеть, как войдем в горловину пролива. Но не де-



«Витязь» у острова Новая Гвинея

журить же всю ночь у иллюминатора! Лег спать с твердым намерением соснуть часика три, а потом пойти на мостик к вахтенным и дожидаться там Турции.

...Проснулся от грохота над головой динамика судовой радиотрансляции. «Товарищи! Сейчас семь часов пятнадцать минут утра, — радостно сообщал старпом Евгений Смагин, — «Витязь» только что вошел в пролив Босфор...»

Я тут же выскочил на палубу. Был уверен, что окажусь здесь первым, но уже издали увидел на прогулочной палубе бежевую куртку и черный берет.

— «...Никогда я не был на Босфоре...» — продекламировал с улыбкой Евгений Михайлович. Это была прекрасная улыбка счастливого человека: никогда не бывал на Босфоре и вот теперь его видит! Повезло! Я подумал

о том, какое это благо в такие годы сохранить такую улыбку!

Я поднялся на мостик. В лобовом стекле ходовой рубки плыли на нас цепочки блеклых, размытых зарей береговых огней — одни в Европе, другие в Азии.

— Давай двести двадцать семь! — приказал капитан рулевому.

— Есть, двести двадцать семь! — повторил рулевой.

Прекрасное ощущение покоя после двухдневной качки. Судно будто по асфальту катит. Стамбул окутан туманной дымкой, и на берегу только намечены его очертания — будто это легкий карандашный набросок на сером полотне.

Хорошо путешествовать в компании ученых. Действительно ученых. И не только в своих науках. Морские биологи, гидрологи, геологи... Связали свою судьбу с морем, значит, с путешествиями, встречами с новыми землями, народами, культурами. Путешествия приучают к любознательности, к постоянной заинтересованности в окружающем мире. Морские ученые себя называют «всезнайками». На борту исследовательского судна в одной экспедиции часто объединены представители разных наук. Опыты их наглядны для всех — биолог присматривается к работе гидролога, геофизик узнает о животном мире океана, геолог вникает в дела синоптика: если надвигается шторм, значит, намеченное геологом драгирование сорвется. А все вместе, скитаясь по свету, просвещаются как географы, этнографы, историки...

У бортов толются кучками члены экспедиции. К какой группе ни подойдешь, непременно чем-то обогатиться. Кто-то рассказывает про императора Константина, про завоевание Константинополя турками. Надо же, какая осведомленность!

В тумане впереди по курсу на фоне серого неба вырисовывается нечто необычное. Будто по всему небоск-

лону от европейского к азиатскому берегу легким движением грифеля провели две тоненькие черточки — одну прямую, другую дугой. Знаменитый стамбульский мост. Не верится, что он из стали и бетона. Кажется, будто это изящный воздушный змей, запущенный в небо. Чудо человеческого гения. Прислушиваюсь к разговору на палубе. Ага, нашелся знаток и истории моста, знает о нем все: когда и кем построен.

«А где же знаменитая София?» — «Да вот она! Видите, на холме справа купол, вроде рыцарского шлема. А рядом пики минаретов. А чуть подальше, видите, другой купол и уже шесть минаретов — будто часовые в карауле. Это Голубая мечеть. Чудо мусульманской архитектуры». — «Вы бывали в Стамбуле?» — спрашиваю я. Немолодой человек вздыхает: «Не пришлось! Но я перед рейсом прочитал о Стамбуле все, что нашел».

ВПЕРЕДИ ШТОРМ



Стамбул уходит вправо, быстро скрывается в тумане. Мы снова в море. Это Мраморное. Из туманной дымки выплывают очертания судов, идущих нам навстречу. По красным околышам дымовых труб издали узнаем соотечественников. И почти каждое судно, поравнявшись с «Витязем», непременно первым приспустит флаг в знак приветствия. Наш «Витязь» известен. Слава у него мировая. Да и московское радио сообщало о его отплытии из Новороссийска. «Витязь» там только временно базировался, а сейчас завершает оставшийся этап своего огромного пути из Владивостока в Калининград.

Мой сосед по столу в кают-компании человек сухощавый, с узким аскетическим лицом, украшенным «профессорской» бородкой клинышком. У него спокойные светлые глаза, и сам он воплощение невозмутимости. В застольных разговорах почти не участвует — присутствуют в них только его думающие, всегда заинтересованные глаза. Но стоит коснуться рыбных проблем, как он оживляется и слова у него находятся яркие, горячие. Доктору биологических наук Николаю Васильевичу Парину немногим за сорок. Он один из виднейших наших ихтиологов.

Зашел за столом разговор о биологических запасах в океане.

— Это раньше некоторые ученые предполагали, что в океане неограниченные биологические возможности, — сказал Парин. — Утверждали, что океан в недалеком будущем может стать кормильцем населения планеты, когда иссякнут продовольственные запасы на суше. Чепуха все это! Не может он стать кормильцем. Сам беден.

А ведь действительно беден. Взять хотя бы Тихий океан — неделями можно плыть и не встретить ни одной рыбешки. Недаром путешественники прошлого, отправившись в неведомые просторы на многие месяцы и годы, часто голодали, даже умирали с голоду. Без того невеликие биозапасы океана люди расходуют варварски. Некоторые виды рыб уже не встретить. Редкостью становится заурядная селедка. Рыбопромышленники не всегда прислушиваются к тревожным сигналам ихтиологов — им надо взять улов. Парин уверен, что в недалеком будущем некоторые широко популярные рыбы будут занесены в Красную книгу.

— Да, мы, ихтиологи, тоже виноваты в этом губительстве, — сокрушался Парин. — Не кто иной, как ученые в свое время создали миф о безграничности

океанской биосферы. Иные ошибки в науке дорого обходятся человечеству.

* * *

На палубе два седовласых доктора наук. Высокий, ширококостный, с лобастым загорелым лицом — Олег Георгиевич Сорохтин, геофизик, один из создателей теории движения литосферных плит Земли. Другой небольшого роста со строгими не улыбочивыми глазами за стеклышками старомодных очков — Теодор Саулович Расс, известный ученый-ихтиолог. Увлечены беседой. Даже не смотрят, что творится за бортом. А за бортом в яркой голубизне Эгейского моря встают высвеченные солнцем скалистые острова Греции. Разговор идет о том, почему погибли динозавры. Один убежден, что они не смогли приспособиться к изменению на Земле растительного покрова, другой полагает, что появившиеся к тому времени млекопитающие поедали яйца динозавров.

— Я убежден, немало проблем развития животного мира в прошлом и настоящем можно объяснить теорией дрейфа континентов, — говорит Сорохтин. Его собеседник кивает головой в знак согласия.

На редкость целеустремлен Сорохтин. Повсюду ищет сторонников своей любимой теории. Немало противников у этой теории, но Сорохтин убежден, что когда-то они вынуждены будут уступить свои позиции под натиском неопровержимого.

Многие годы ведет борьбу за утверждение этой теории, в которую сам вложил немало сил. В борьбе непримирим, порой нетерпим к оппонентам. Быть стойким в науке помогает экспедиционная закалка. Может месяцами день за днем проводить в четырех стенах кабинета, склонившись над расчетами, а потом вдруг оказаться в Тихом океане на научном судне, или в иссле-

довательской партии в горах Восточной Сибири, или на симпозиуме в Геленджике.

Впервые мы встретились в Антарктиде, потом случилось так, что вместе были в 49-м рейсе «Витязя». В Антарктиде он участвовал в знаменитом походе в глубь континента на вездеходах, который привел к открытию Полюса относительной недоступности, в Красном море спускался на дно впадины на глубоководном аппарате «Пайсис», в эфиопской пустыне возглавлял научную экспедицию геологов, на Новой Гвинее побывал в самых глухих районах острова.

* * *

Сегодня 21 февраля. В пути мы пять дней. Наконец дождалась наши ученые настоящего дела. Идут споры: где устраивать первую научную станцию? Все — биологи, геологи, гидрологи — хотят побыстрее что-то от моря получить. Погода не для научных исследований. Я прочитал в лоции, что февраль — самый негостеприимный месяц в этих морях: небо низкое, тяжелое, ветры штормовые. Вошли в Ионическое море. В его южной части предстоит отыскать глубоководный желоб, который представляет для ученых особый интерес.

Полигон нашли к вечеру. Вдруг оборвался привычный гул машины под ногами и стало жутковато тихо. Только волны злобно шипели за бортом. Настал для ученых праздник.

Праздник?! Неужели будем работать в такую погоду? Настоящий шторм за бортом. Но о нем не думают. На баке суета: предстоит опустить в желоб на глубину 3400 метров донный биологический трал. Непростое это дело, особенно в такую погоду, — требуется и физическая сила, и ловкость, и даже отвага. А участвуют в этой операции на баке люди немолодые — профессора, доктора и кандидаты наук. Командует всеми начальник отряда Нина Георгиевна Виноградова, энергичная

женщина, давно привыкшая к морским невзгодам.

...Проходил час за часом. Ветер становился все крепче. На судно грузно наваливались гигантские волны в гривах белой пены, и «Витязь» покорно валился с борта на борт. Иногда волны перекатывались через борт. Дрейф судна был таким сильным, что трал никак не мог лечь на дно, пришлось его поднять, так ничего и не добившись. Решили забросить другой трал, поменьше. Его удалось положить на дно. И вот спустя несколько часов настал момент подъема. Будет ли добыча? На баке у лебедки собрались все заинтересованные лица, которым позволено заходить за ограждающий трос с висящей на нем дощечкой: «Опасная зона». Я увидел худощавого, неторопливого Андрияшева, всегда сосредоточенного Парина, сурового бородача Наумова, юрко-го Расса — ветер трепал его седые волосы — забыл надеть шапку. В сторонке стоял академик Крепс — за веревочное ограждение его не пускали: зона опасная. Если стальной трос, на котором висит трал, оборвется, то его конец начнет бить по палубе подобно ножу гильотины. Крепс простоял здесь все эти часы спуска и подъема тралов. Ждал «свою» рыбу.

Казалось, мы присутствуем при выдающемся событии, которое внесет неоценимый вклад в науку. Что там в трале? Какие новые тайны?

Хлестали свинцовые струи дождя, свистел ветер, швыряло на волне судно, и что-то в этой картине подъема трала было драматическое, даже библейское, словно кучка седоголовых и бородатых апостолов снимает с креста распятого Спасителя. И белый крестообразный трал, повисший на стреле лебедки, в самом деле был похож на человеческое тело.

Дернули шнур на бородке трала, и в противень на палубе выпала...одна рыбешка. Небольшая — размером с карандаш — с выпученным глазом. В сетке трала она ободралась, кожа с нее слезла, поблескивало белое мясо. Совсем уж невзрачная рыбешка! Посмеивались: да-

же не золотая рыбка, а бриллиантовая, если сделать расчеты: расход горючего, амортизация техники, зарплата экипажа... Но стоит ли научные открытия всегда переводить на язык хозрасчета? Не было бы иных открытий.

А что с рыбешкой? Помощница Крепса Л. Ф. Помазанская отнесла ее в лабораторию. Там специальными ножницами вскрыла ей голову, пинцетиком извлекла белый комочек мозга, положила в пробирку и загерметизировала. Исследовать будут уже в Ленинграде. А саму рыбешку отдали Парину — он на нее тоже рассчитывал.

Крепс был доволен. Все-таки дождался «своей» рыбы.

* * *

Если уж море разволнуется, успокоится не скоро. За ужином сегодня собралось куда меньше народу, чем обычно, — многие укачались. А ведь все мореходы бывалые — в морских рейсах не в первый раз. Немолодая женщина за соседним столом со страдальческой улыбкой призналась: «Укачиваюсь мгновенно. Сколько мук испытываю — не передать!» Я удивился: «Почему же тогда плавааете?» Она взглянула на меня с недоумением: «Профессия у меня такая — морской биолог. Как же без моря!» Вздохнула: «Чтобы быть красивой — надо страдать! Есть такое французское выражение».

Я знаю, укачиваются многие. Но терпят. И виду стараются не показывать. А ведь в составе экспедиции некоторым за семьдесят. Спросишь: почему пошел в рейс? Ответят: а как же без моря?

Огромные волны вздымаются по бортам «Витязя», горбят горизонт, будто теснятся там неведомые морские чудовища; волны швыряют судно в разные стороны — то с борта на борт, то с носа на корму, и наш

гордый «Витязь», который нам раньше представлялся большущим, и сильным, уверенным в себе мореходом, теперь кажется крошечным суденышком, совсем беззащитным в великом водном просторе. В каютах, будто по волшебству, срываются со столов стаканы, с размаху бьются о стены.

Ученый секретарь нашей экспедиции Ходемский, поймав соскальзывающую со стола тарелку с борщом, радостно заметил: «Пусть попробуют теперь в институте сказать, что мы сделали себе курортный рейс!»

Качка мучительна. Голова делается деревянной, мысли туманятся. Тянет на койку — спать, спать. Невыносима даже мысль о еде. Иной опытный моряк не выдерживает: крепится, крепится и вдруг выступают на лбу капельки пота, мутнеют глаза и человек торопится в каюту прилечь. Это и есть морская болезнь. Некоторых доводит до полного истощения сил, даже до отчаяния — посильнее любой тяжелой болезни. Привыкнуть к качке почти нельзя, но можно взять себя в руки и не думать о ней. Главное в это время — что-то делать.

* * *

Покинули Ионическое море, идем на север по волнам Адриатики. Море успокоилось. Значит, вернулось к каждому из нас хорошее настроение. Я поднялся на мостик. Во время своего первого путешествия на «Витязе» немало часов провел на мостике, тянет туда и сейчас. Здесь мозг корабля. От стоящих на вахте зависит не только достижение целей, к которым стремимся в этом пути, зависит все наше путешествие, наши судьбы, наши жизни. Штурманы и рулевые — молодые, некоторые совсем «зелены». Все из Владивостока. Большинство на «Витязе» служат недолго — всего второй год — экипаж временный. Постоянный остался во Владивостоке, перешел на другие научные суда.

В открытом море на мостике дел особых нет. Не за-

бывай о компасе, чтобы судно не сбилось с курса, да поглядывай, мало ли что может встретиться в море: корабль встречный, шлюпка потерпевших крушение, корпус полузатонувшего судна, опасное бревно, принесенное с далеких берегов, кит... Но встречи такие в открытом море редки. Поэтому вольного времени на мостике вдоволь. И не грех, если к ним заходит кто-нибудь «потравить». Посторонним на мостике во время хода судна присутствовать не разрешается. Но я вроде бы не посторонний. Понимают: профессия у меня такая — беседовать с людьми.

Поднимусь на мостик, спрошу: «Как дела идут?» Усмехнутся: «Дела у нас не идут, а плывут со скоростью двенадцать узлов — медленно, медленно». Судно ведет рулевой-автомат. Двое вахтенных не шибко заняты. Оба примерно одного возраста, лет по двадцати пяти, высокие, длинноволосые — по моде, сдержанные и неторопливые — по-моряцки. Не поймешь, кто из них штурман, кто рулевой.

— ...Вот год назад направили наш «Витязь» в «Бермудский треугольник», — рассказывает рулевой Романов. — Вы знаете, сколько об этом самом «треугольнике» было понаписано: одно страшнее другого. Ну, и некоторые сдрейфили. Даже из «старичков». Перед шестьдесят третьим рейсом под разными предложениями списывались. Перешептывались: «Ну его, этот чертов треугольник! Зачем испытывать судьбу!» Перед отходом судна жена одного из наших моряков на пирсе с рыданиями провожала мужа, как на фронт, голосила: «Не пущу!» Позору он натерпелся.

— Ну и как прошел рейс?

— Нормально. Правда, был момент, когда здорово побросало, ну, стало быть, мысли разные полезли в голову. А потом ничего, пробились через шторм и сразу все повеселели. Одолеп наш «Витязь» и «Бермудский треугольник». Оказывается, все это сказки.

— Не скажи! — возражает штурман Гридасов. — Ты



«Витязь» подошел в Берегу Маклая. Подъем Государственного флага.

спроси Волочкова из геофизической лаборатории. Он в «Бермудский» ходил на «Академике Вернадском». Судно как вошло в треугольник, так оказалось в зоне, где радио вдруг закапризничало. Неделю Севастополь ничего о судне не знал. У родственников переполох: не погиб ли «Вернадский» в этом проклятом месте?!

— Конечно, место это, что ни говори, загадочное, — соглашается рулевой. — Мне ученые говорили, что в треугольнике все-таки что-то есть еще не открытое.

Романов гордится, что побывал в «чертовом логове». Вроде бы самое суровое «испытание на испуг» прошел. На Бермудах многие витязяне накопили выпущенные предприимчивыми дельцами майки, на которых изображен треугольник и красуется надпись: «Я прошел эту опасную западню».

* * *

— «Бермудский треугольник»? — Володя усмехается. — Планировал как раз на это время отпуск. Но как узнал, что пойдем к Бермудам, отдых отставил. Такая удача! Бермуды! Как не испытать на себе, что это такое за «треугольник»? Испытал — вполне терпимо!

В этих словах — весь характер человека. Володю Кибальника я знаю уже десять лет. Мы с ним познакомились в сорок девятом рейсе «Витязя», когда ходили к далеким тропическим островам Тихого океана. Для Кибальника — «Витязь» — родной дом. На нем он восемнадцать лет. Уж не помнит, где только не побывал с этим судном.

— С Австралией у нас еще не было торговых отношений, и суда наши в ее порты еще не заходили, а «Витязь» уже швартовался в Сиднее. То же самое в Индонезии, на Филиппинах — был первым. Помнишь заход на остров Манус, где в песке на берегу мы находили такие прекрасные ракушки? А высадка на берег Маклая! Нам повезло: спустя сто лет высадиться на берегу Новой Гвинеи. После Миклухо-Маклая никто из наших соотечественников за минувший век здесь не бывал. И вот являемся мы. Как раз в канун столетия высадки на этом берегу Маклая. К тому же приходим на судне с названием «Витязь», как и корвет, на котором прибыл Маклай. Удивительно повезло! Часто вспоминаю подход к островам Западного Самоа. Как раз недалеко от нас приводнялись американские астронавты, возвращающиеся с Луны. Мы американцам предложили свою помощь в поисках. А остров Лорд-Хау, богом забытый клочок земли, остров пиратов?..

ПЕРВЫЕ НАХОДКИ



Наконец станция. Вторая в нашем маршруте. Стопорим машину. На карте наш дрейф определяется траверзом югославского города Сплита. Я взглянул в нежно-голубую дымку моря в ту сторону, где должен быть Сплит. Когда-то бывал в этом красивом городе, раскинувшемся на каменистых уступах гористого берега. Дома с балконами и аркадами, шумная пестрая толпа на набережной, белые голуби на брусчатке старинных площадей... Сплит похож на гриновский Зурбаган, беззаботный город мореплавателей и путешественников.

Сегодня со дна Адриатики предстоит собирать бентос — придонную фауну. Будем также добывать для исследований планктон, брать пробу грунта, пытаться тралом «зацепить» на глубине редкую для ученых рыбешку. Словом, задач немало. Море спокойно — как раз для забортных работ. И пустынно. Только временами где-то на горизонте призрачно проступают мачты и трубы проходящих мимо судов — идут они в Италию и Югославию.

К обеду вытащили трал с романтическим названием «Галатей», по имени датского научного судна, на котором он впервые был применен. Концы боронок трала поместили в противень, дернули шнур, и в противень вывалился рыхлыми комками серый жирный ил. Ил размыли струями воды, и в сетке остались крошечные рыбешки, рачки, звезды, губки — все то, что и называется бентосом. Потом в лаборатории «бентосники» часами корпели над бинокулярами, извлекая из чашечек свои крошечные находки. Весь улов будет обрабатываться в Москве в лабораториях, и пока трудно сказать, есть ли в улове что-нибудь новое.

— Может быть, и найдется кое-что... — сказала Виногоградова многозначительно, делая какие-то пометки в научном дневнике.

Выходя из лаборатории бентоса, я встретил всегда озабоченного Теодора Сауловича Расса.

— Видите ли... — Профессор вроде бы колебался: говорить или не говорить представителю печати о том, что еще не проверено обстоятельно. — Видите ли... Мне думается, в улове оказалась рыба, которой еще нет в коллекциях наших зоологических музеев. Думается...

И ушел, твердо ступая по палубе. Даже по его спине я почувствовал: что-то нашли!

Высокий седоголовый бородач, неизменно готовый к шутке Федор Пастернак, улыбаясь одними глазами, обронил на ходу:

— Главное сегодняшнее открытие: Аристотель, который изучал фауну Адриатики, оказался прав — что-то живое в Адриатике существует!

* * *

Стоит пройтись по каютам, как отыщешь у товарищей по экспедиции немало полезных книг, особенно научных. Сажу в своей каюте, обложился книгами, делаю выписки в дневник. За иллюминатором звездная ночь и шум волн. Идем на юг. Впереди еще несколько морей и океан. К встрече с океаном готовятся заранее. Самые интересные открытия делаются в океане...

Воды океана покрывают две трети поверхности Земли почти четырехкилометровым слоем. И хотя корабли давно бороздят океанские просторы, многие тайны глубин стали известны людям совсем недавно, он, океан, еще освоен мало. А осваивать его выгодно во всех отношениях. На шельфах Мирового океана огромные запасы нефти. Сейчас с шельфа получают около 33 процентов всей нефти, добываемой на планете. Под океанским дном гигантские запасы твердых полез-

ных ископаемых. Особенно марганца. Только в Тихом океане в триста раз больше запасов марганца, чем во всех месторождениях суши, вместе взятых.

По данным ООН, бóльшая часть населения планеты недоедает. Особый недостаток испытывают в белке. А в океане немалые запасы белковой пищи в виде рыб, моллюсков, ракообразных и других. Но возможности океана не бесконечны. К 1980 году был достигнут предел разумной добычи рыбы в океане. Увеличивать добычу уже нельзя, если всерьез думать о будущем благополучии нашей планеты.

Тысячи лет люди занимаются охотой в океане, не заботясь о восстановлении животного мира. Настало время рационального ведения океанического хозяйства. Для этого нужно внедрить в промысловые районы новые виды полезных рыб, создавать морские фермы по выращиванию устриц и других обитателей моря. Дойдут руки и до использования белка мелких морских организмов — зоопланктона. Благополучие человечества в будущем во многом зависит от того, как мы освоим водную стихию и воспользуемся теми возможностями, которые она нам предоставляет. И от того, сэкономим ли мы ее.

Чтобы освоить — надо изучить. До недавнего времени наши знания об океане были скудны. Сто лет прошло с тех пор, как ушло в плавание научно-исследовательское судно «Челленджер». Это была первая серьезная, подлинно научная попытка приоткрыть занавес, скрывающий океанские тайны. За минувшее столетие накопление знаний об океане шло очень медленно — по крохам. Настоящее исследование Мирового океана началось только после второй мировой войны. Под водой были открыты гигантские подводные хребты и глубочайшие впадины — а раньше предполагали, что океанское дно плоское, как стол. На больших глубинах обнаружили не вечный застой воды, как всегда считали раньше, а мощные подводные течения. Были убеждены, что большие глубины полностью безжизненны. А оказалась там инте-

ресная фауна и даже представители родов, не известных науке.

За последние пятнадцать-двадцать лет люди узнали об океане больше, чем за всю предыдущую историю соприкосновения с ним человечества. И в этом немалая заслуга нашего «Витязя».

* * *

Исследования проблем происхождения океана дают нам ключ к пониманию истории развития всей нашей планеты, развития органической жизни на ней. Ведь именно в океане наиболее полно запечатлена эволюция в природе. Это объясняется тем, что условия на океанском дне наиболее консервативны. Поэтому морские и океанические отложения дают куда больше информации, чем суша.

Несколько дней назад, когда была у нас первая научная станция, когда мы поймали всего одну жалкую на вид рыбешку, один из молодых штурманов недовольно выпятил нижнюю губу:

— Бессмысленный расход сил и средств! Неужели так и делается наука?

— Так и делается! — сказали ему. — По крохам.

Кажется, этот штурман сейчас дежурит на мостике. Надо ему отнести эти книжки. Пусть почитает на досуге!

* * *

Иногда отправляюсь в путешествие по судну навещать знакомые места. «Витязь» не назовешь судном большим, по теперешним масштабам он даже не середнячок, скорее, к «мелюзге» относится, всего шесть с половиной тысяч тонн. А вот если идешь по его палубам,

заглядываешь в его отсеки, кажется, путь у тебя долгий — сколько здесь отсеков, корабельных сусеков, кают, трюмов, трапов, всяких помещений непонятного назначения! На судне подчас можно сделать неожиданное открытие. В сорок девятом рейсе во время шторма, чтобы задавить в себе тошнотворное состояние, я отправился бродить по судну. И вот на одной из нижних палуб вдруг обнаружил небольшое, хорошо освещенное помещение, которое располагалось, по-видимому по диаметральной плоскости судна. Посередине этого отсека возвышалось что-то вроде тумбы и на ней покоилась чаша с плавающей полусферой. Это был главный судовой навигатор-компас. Не он меня поразил в эти минуты. Такие компасы я видел и раньше. Передо мной было настоящее биологическое чудо. На плавающей части компаса, неизменно сохраняющей горизонтальное положение даже в самый крутой крен судна, лежала... кошка. Да, кошка, обыкновенная полосатая киса Машка, которая давно обитала на судне и была любимицей всей команды. Теперь ясно, куда она исчезала во время штормов — никто не мог в эти часы ее отыскать. Лежала на полусфере подвижной части компаса, свернувшись клубочком, и вид у нее был самый благополучный. Взглянула на меня зелеными мудрыми глазами, словно хотела сказать: видишь, какая я умная, прекрасно разобралась в законах физики и использовала их на свою кошачью пользу, плевать я хотела на качку! И в самом деле, подвижная полусфера компаса неизменно обеспечивала кошке горизонтальное положение, спасая полосатую от морской болезни. А, как известно, этой болезни подвержены даже кошки.

Но самым привлекательным местом на «Витязе» была для меня всегда эхолотная. В своем прошлом рейсе на этом судне я помогал сотрудникам эхолотной службы, временами дежурил у аппарата. Такое мне доверяли обычно в спокойных районах плавания, где не ждали каких-нибудь геологических неожиданностей под водой.

Но именно в таком спокойном районе в открытом океане однажды кривая на ленте эхолота вдруг поползла вверх, обозначая поднятие дна. И ползла она вверх долго, пока не обозначила контур приличного размера подводной горы. Неведомой науке! «Открытие!» — улыбнулась Галина Агапова, начальник нашей эхолотной службы. «Вам дано право присвоить горе имя. Придумайте, какое». Я раскрыл журнал и на свежей странице вывел: «22 ноября 1970 года... 23 часа 31 минута по Гринвичу...»

Удивительное это изобретение — эхолот. Наверное, не менее важное, чем корабельный якорь, компас, подозрительная труба. Ведь именно через его стеклянное окошечко, прикрывающее бумажную ленту, человек впервые «увидел» очертания морского дна. До этого понятия не имел, каково оно, это морское дно, по своему рельефу — гористое или повсюду плоское, как стол. Лот, который был изобретен давным-давно, мог рассказать только о глубине, да и то невеликой, той, которая соизмерима с осадкой судна.

И вот сравнительно недавно изобрели эхолот. Сразу стали доступны все глубины. Никаких веревок! От корабля особый прибор-излучатель посылает сильный звук, он доходит до дна, отражается эхом от него, как от зеркала, и возвращается снова к приборам корабля; они его ловят, превращают в электрический сигнал, и след сигнала ложится штрихом на ленте. Чем больше глубина, тем больше времени добирается звук до дна и возвращается обратно. Время это измеряется секундами. Вся работа делается на ходу судна — на всем протяжении его пути остается за судном на карте длинная непрерывная цепочка измеренных глубин.

Именно эхолот дал возможность сделать множество самых удивительных открытий на морском дне.

И все же мы еще маловато знаем о морском дне, о самом море, о жизни в нем. Может быть, сейчас под нами в вечном мраке глубин медленно проплывает неизвестное морское существо.

ПОД НАМИ БЕЗДНА



Как быстро летит время! Сегодня 27 февраля. В пути мы уже десять дней. Стоит выйти из каюты, как на палубах «Витязя» ждет тебя очередная порция информации, если употреблять научный язык. Зайдешь в лабораторию, постоишь на палубе у приборов, поднимешься на мостик, перекинешься с кем-то несколькими фразами и уже — информация. И надо удаляться в каюту, чтобы записать, иначе одно вытеснит из памяти другое. Любое путешествие дает для воображения немало нового и неожиданного. Тем более путешествие на судне, да еще на научном. Для новичка здесь каждый день — своеобразная академия наук.

За минувшие десять дней мой путевой дневник стал довольно пухлым. Вышел на бак судна и увидел там старых приятелей — Сорохтина и Шехватова. Склонились над каким-то прибором, что-то в нем подкручивают. Вид у прибора экзотический: ярко-оранжевого цвета баллон, из которого торчат стальные хоботки, усики, лапы. Похож на огромное насекомое с пухлым лоснящимся краской брюшком. Будто только что извлекли из морской пучины неведомое людям чудовище.

— Это вовсе не чудовище! — шутливо возмущается Сорохтин. — Это АИСТ.

Получасовой разговор возле АИСТА, и я тороплюсь в свою каюту к своей прикрепленной к столу пищащей машинке (чтоб в качку не слетела) и пытаюсь на бумаге изложить только что услышанное.

АИСТ — это автоматический измеритель солености и температуры. Создали прибор в 1967 году. Работали

над ним трое: О. Г. Сорохтин придумывал электронную начинку прибора, Б. В. Шехватов и А. Г. Волочков конструировали корпус и систему датчиков на нем. Очень нужным оказался этот АИСТ. Подобных у нас еще не было. Он впервые позволил наиболее точно определять тонкую физическую структуру водяных толщ на разных глубинах. В нем были заинтересованы прежде всего гидрологи и морские биологи.

Уже в 1968 году АИСТ испытан на Черном море, а через год эксплуатировали в Атлантике на научных судах. С того времени он прочно утвердился в морских экспедициях. Вот и завтра в глубоководной впадине, к которой мы сейчас держим путь, АИСТ отправится на дно для новых поисков.

— Красивое у него название: АИСТ! — заметил я. — Должно быть, он вам, как и положено аисту, принес счастье? Как-никак, а новое изобретение!

— Счастье? — усмехнулся Шехватов. — Одну морочку и даже неприятности. Неблагодарное это дело — создавать новые приборы...

И рассказали о нелегкой судьбе различных изобретений в науке. Возни много, детали приходится делать своими руками, потому что наша промышленность почти не выпускает стандартные детали, которые можно было бы использовать в уникальной научной аппаратуре. Запатентовать даже очень интересное изобретение трудно. Немало сил надо отдать на оформление. Например, Сорохтин в процессе работы над одним из географических приборов придумал новую оригинальную схему триггера — электронного реле. Такого еще не было ни у нас, ни за границей. Друзья советовали запатентовать. Не решился, убоился трудностей — слишком много времени уйдет на оформление. А через несколько лет американцы опубликовали сообщение о создании триггера почти такого же типа, который придумал советский ученый. И конечно, немедленно запатентовали изобретение. Этот триггер сейчас входит составной частью во многие при-

боры электроники и, естественно, приносит изобретателям немалые доходы.

— А за мою цифровую сейсмическую станцию, которую я сделал в 1962 году, мне заплатили 60 рублей, — рассказывал Сорохтин. Станция эта пошла в промышленное производство и оказалась довольно эффективной. Похожая судьба и у спаркера-искрителя — геофизического прибора, сконструированного Шехватовым. Его широко использовали в исследованиях, но создатель прибора не получил ни признания, ни вознаграждения.

— На приборах энтузиастов-изобретателей некоторые защищают докторские диссертации, но далеко не всегда знают имена тех, кто эти приборы создал, — грустно заметил Шехватов.

Сорохтин его поддержал:

— Эти изобретатели похожи на средневековых мастеров, которые делали шлемы и латы для рыцарей. Вся слава — рыцарю, а кто знает имя мастера? Но ведь именно латы и шлем и помогли рыцарю победить. И помогают сейчас.

* * *

Утром проснулся от качки. Вошли в Ионическое море. Снова будем искать ту самую глубоководную впадину, над которой безуспешно пытались работать несколько дней назад во время нашей первой научной станции. Тогда нас прогнал шторм. Неужели и сейчас неприветливое это море уготовило нам тот же прием?

Включил радиодинамик, который висит над моей койкой. Вещала радиостанция «Атлантика» — специально для нас, моряков. Диктор бодрым голосом рекомендовал морякам прочесть только что вышедшую новую книгу Льва Скрябина «Тайны морских катастроф». Приводил из этой книги данные: ежегодно в результате штормов, пожаров, столкновений попадают в беду на разных широтах Мирового океана четыреста судов.

И это для тех, кто в море! Невеселая передача!

Поднялся на мостик. Над штурманским столом склонился наш капитан, лоб наморщил — озабочен чем-то. Перед ним лист бумаги с кривыми черными полосами. Получили по радио от итальянской метеослужбы синоптическую карту. Идем в самый центр нового циклона.

— Февраль... — вздыхает капитан.

* * *

Для меня «Витязь» и в самом деле — академия наук. Как это принято в подобных экспедициях, во время рейса выступят перед нами с научными сообщениями руководители всех отрядов.

Сегодня лекция первая. Происходит она все в той же кают-компании, где мы кормимся и проводим досуг. Других подходящих для такого дела помещений на «Витязе» нет.

К одной из стен кают-компании прикреплено большое зеркало. Обычно на зеркало вешают карты или схемы для иллюстрации лекции, а на посудную полку под зеркалом ставят нужные для демонстрации экспонаты — геологические образцы, стеклянные банки с заспиртованными морскими тварями, чучела рыб — в зависимости от характера лекции.

Выступает сегодня плечистый светловолосый человек с открытым загорелым лицом. С него хоть портрет пиши — самая что ни на есть «геологическая внешность». Это кандидат геологических наук Емельян Михайлович Емельянов. Работает в филиале Института океанологии в Геленджике. Занимается морской геологией, наукой сравнительно молодой и достаточно перспективной. Много сил и времени отдал изучению бассейна Средиземного моря, избородил его на научных судах вдоль и поперек. Своим Средиземным увлечен. Лекция его, скорее, горячий призыв к нам, сидящим в зале, проявить максимальную симпатию и даже полюбить это удивительное море,

в котором «Витязю» предстоит работать. «Вас все в океаны тянет, а в этом море, которое под боком, — тайн не меньше».

Ну, в самом деле, как не проявить к нему самые добрые чувства, если оно такое необыкновенное и такая у него удивительная история. Его называют «морем семи морей» — крупнейший в мире внутренний бассейн. Средиземное море — колыбель многих наук. Именно здесь зарождалась навигация, морская геология, морская биология. Изучение Средиземного моря дает возможность найти подходы к пониманию геологических процессов обширной зоны, охватывающей Европу и Северную Африку. Ведь образовалось оно в результате горизонтального смещения литосферных плит. В зоне сжатия возникли Альпы, а в районе эллинских желобов — впадины с настоящими океанскими глубинами — до пяти тысяч метров. Есть предположение, что легендарная Атлантида была вовсе не в Атлантическом океане, а в Тирренском море. Об этом свидетельствуют недавние исследования вулкана Санторин.

Выступает геолог, в зале сидят биологи, гидрологи, химики, моряки. И у сидящих немало вопросов. И вполне профессиональных.

— Скажите, пожалуйста... — Это тянет руку академик Крепс, биохимик. — Почему выделяется геология Средиземного моря...

Вопрос непростой, и Емельянову приходится собраться с мыслями, чтобы на него ответить. Я вспоминаю слова Евгения Михайловича о том, что настоящий современный ученый должен знать не только свою науку, но и основы сопредельных наук.

После лекции выходим на палубу —дохнуть свежего ветерка. Циклон, которым нам грозили, прошел мимо, и море почти спокойно. Тускло отсвечивают на солнце пологие бока волн. Пустынно море. И не поверишь, что это Средиземное, колыбель человечества, что где-то недалеко за горизонтом по обоим бортам судна прячутся бере-

га Греции и Италии. Редко-редко в голубой дымке обозначится силуэтик проходящего стороной судна. Это понятно. «Витязь» ищет места для исследований подальше от рекомендованных судоходных трасс. Но почему же не видно рыбацких судов?

Емельянов улыбается моему вопросу.

— Это тоже особенность Средиземного моря. Оно крайне бедно планктоном. Поэтому здесь мало рыбы. Рыбаков можно встретить только в Адриатике, у южных берегов Франции и еще в нескольких небольших районах. Бедное это море жизнью, бедное...

Но говорит Емельянов о «своем» море с такими теплыми нотками в голосе, будто даже бедность в данном случае достоинство.

Вот что значит быть увлеченным!

* * *

Впадина под нами. Эхолот показал: 3500 метров. Потухла на западе блеклая вечерняя заря. По деревянной палубе стучат каблуки. Внезапно стихла в утробе судна его не знающая покоя машина. Ложимся в дрейф. На море почти штиль. У наших ученых нервное оживление. Задача: воспользоваться хорошей погодой и «сделать настоящее дело». Всю ночь никто из экспедиции не спал — делали дело. За борт поочередно опускали самые различные предметы. Как они говорят, «макали». Гидрологи «макали» свой АИСТ, геологи отряда Емельянова — свою длиннущую геологическую трубу, брали пробы грунта, биологи-бентосники «макали» трал. У всех был толк от этого «макания». А у бентосников — никакого. Опустили трал на глубину три с половиной километра, и пришел трал пустым. Были в нем только кусочки шлака — в давние времена шлак сбрасывали проходившие здесь пароходы. Собрались на корме, обмениваются мнениями. Биологи озадачены. Оказывается, «ничего» тоже может быть научным результатом, и очень важным.

— Неужели в самом деле дно Ионического моря — безжизненная пустыня? — задумчиво говорит академик Крепс. — Значит, Жан Перес прав.

Вдруг торопливо вышла из кормовой лаборатории Виноградова, ее круглое добродушное лицо светилось радостью.

— Есть! Есть все-таки жизнь в здешних глубинах, — почти крикнула, — Перес ошибся.

Показала пробирку: в ней плавала крошечная, размером в пшеничное зернышко зеленая губка. Отыскали среди кусочков шлака.

И все заулыбались этой новости. Как-никак подтверждать существование жизни куда приятнее, чем ее отсутствие.

— Будем тралить еще!

* * *

— Боцману срочно на мостик! Повторяю, боцману срочно явиться на мостик!

Эту фразу мы слышим по судовой радиотрансляции каждый день. Такое впечатление, что все дни плавачия ищут на судне боцмана и никак не могут найти. А боцман нужен. Боцман нарасхват. Особенно сейчас. Предстоит первый на нашем пути заход, да еще какой — в Неаполь! Под командованием боцмана матросы на судне наводят «марафет» — скребут железо и дряют швабрами палубы. В Неаполе ожидаются на борту гости. В штурманской на столе разложены навигационные карты. На них знакомые очертания итальянского сапога. Положили на стол другую карту — подробнее: длинная горловина Мессинского пролива. Штурманский карандаш по линейке аккуратно прочертил по синему полю горловины прямую черту: наш путь к Неаполю.

Мессинский пролив проходим ночью. На судне все спят, кроме вахтенных. Многие хотели взглянуть на пролив, обещали моряки показать нам его до заката, да не

вышло, снова погода подпортилась. Многие укачались.

Меня поднимает с койки будильник. Я должен идти на палубу. Должен! Другим можно и не ходить, а мне нужно. Ведь я летописец нашего рейса.

Открываю дверь на прогулочную палубу и попадаю в холодные и влажные объятия ветра.

С правого борта — каблук итальянского сапога, с левого — Сицилия. Судно идет по самой середине пустынного пролива. Во мраке, скрывшем берега, непрерывной цепочкой тянутся колкие и яркие, как звезды, огоньки. Они то спускаются к поверхности воды, создавая линию берега, то забираются куда-то вверх, гнездясь во мраке созвездиями, свидетельствуя о том, что оба берега гористые. Иногда огоньки собираются в густые колонии, сливаются друг с другом, превращаясь в плотные сгустки света, и тогда нетрудно догадаться, что там поселки и города. Особенно густое скопление огней подсказывает мне, что на правом берегу — город Реджо-ди-Калабрия, а на левом — Мессина.

Миновали створ пролива, самую узкую его часть, и входим в глухой мрак Тирренского моря. Как жаль, что я так и не увидел то, что хотел увидеть больше всего — вулкан Этну.

Направляясь к себе в каюту, я замечаю у борта прогулочной палубы чей-то силуэт. Подхожу ближе и вдруг вижу знакомый черный берет и бежевую куртку. Крепс!

— Евгений Михайлович! Давно ли вы здесь?

— С самого начала, как только вошли в пролив! Дежурю! — Во мраке блеснула его улыбка.

Вдруг я услышал вздох:

— Обидно, что Этну мы так и не увидели.

* * *

Сегодня последний день февраля. Завтра начинается календарная весна. Но фактически она в этих широтах давно наступила. На море полный штиль, и мы ходим по палубам без пальто — теплынь.

Весь день торчим в Тирренском море, подальше от судоходных линий. До сих пор не получили по радио разрешения итальянских властей на заход в Неаполь. Хотя в этом районе станция не запланирована, решили зря времени не тратить и что-нибудь «макнуть». Неугоминая Нина Георгиевна Виноградова со своей дружной бригадой снова на корме — опускают трал. Вдруг отыщут что-нибудь неожиданное?!

«Вдруг» сработало. Трал принес богатую добычу — множество всякой придонной живности — рачков, губок, моллюсков, звездочек, всего того, что называется бентосом. Улов обрадовал многих, а Ольгу Зезину сделал счастливой. Эта молодая скромная женщина не скрывала своей радости, казалось, даже ее очки восторженно поблескивали.

— У меня сегодня праздник! — говорила она и показывала поллитровую стеклянную банку, в которой в растворе формалина плавали очень похожие на разваренные пельмени белые существа. Надо же, что только не делает человека счастливым! Даже такие непрезентабельного вида твари. Но именно им, этим тварям, Зезина и посвятила годы своей научной работы. В банку были помещены оказавшиеся в сегодняшнем улове брахиоподы, особый вид морских животных, сохранившихся с древних времен. Современные брахиоподы попадают редко, обитают они в довольно узкой и труднодоступной для исследований полосе морей и океанов. Экология и география современных форм изучены недостаточно. А тот вид, который оказался в сегодняшнем улове, в отечественной коллекции имеется всего в одном экземпляре. И вдруг целая банка!

Все радовались Олиной удаче. В самом деле для нее сегодня праздник. Ведь Зезина специалист именно по этим самым брахиоподам. Показала мне свою недавно вышедшую книгу: «Экология и распространение современных брахиопод».

— Подарю книгу своим итальянским коллегам, —

и улыбнулась. — И покажу эту драгоценную банку: есть ли у них такое?

ГДЕ-ТО ИТАЛИЯ...



Взглянул в иллюминатор и в ранней утренней дымке увидел знакомые очертания двуглавого Везувия. Мы подходили к неаполитанскому порту. Капитан сообщил, что в порт нам зайти разрешили, но без высадки. Еще не получено согласие властей. Будем ждать на рейде. Перед прекрасной панорамой знаменитого южного города бросили якорь.

Город был ярко высвечен только что поднявшимся солнцем. Белостенный, золотооконный в заревых лучах, он казался веселым, праздничным, выставленным на берегу залива напоказ. Берег от нас был недалеко, невооруженным глазом можно было видеть не только толкотню автомашин на приморских улицах, но и различать фигуры прохожих

— А вон видите, зеленый лоскут на склоне холма? Это парк. — Стоящий рядом со мной невысокий сухощавый седоголовый человек это Анатолий Петрович Андрияшев, один из крупнейших советских ихтиологов. Он поднес к глазам бинокль, пошарил окулярами по кварталам города, продолжил:

— А около этого парка как раз и находится неаполитанская биологическая станция и аквариум при ней.

На этой станции у Андрияшева, да и у других витязян есть знакомые коллеги, и уже сколотилась группа для ее посещения

Прошел час и к «Витязю» вдруг подскочил юркий катерок. По спущенному с «Витязя» трапу ловко забрал-

ся на борт молодой бородатый офицер. Через полчаса по судовой радиосети сообщили, что снимаемся с якоря и уходим за пределы территориальных вод Италии. Несмотря на все заслуги и славу нашего «Витязя», его довольно решительно выдворяли от берегов, на гостеприимство которых мы так рассчитывали. Чиновники остаются чиновниками. Наверняка на длинном пути согласований, который начинался в Москве и завершался в Неаполе, что-то проглядели. Обидно!

«Витязь» медленно уходил в море, и город за его кормой растворялся в плотной розовой утренней дымке, предвещавшей непогоду.

Прошли скалистую махину острова Капри, и вот она — непогода! Солнце скрылось в тучах, обозначилась на волне белая пенистая гривка, вдруг тонко свистнул ветер в снастях. Где-то у горизонта мощно грохнуло, и вышедший на палубу наш никогда не унывающий начальник экспедиции прищурился, взглядываясь в море, и произнес:

— Люблю грозу в начале марта...

Пошел дождь, и палубы опустели. Разошлись по каютам, по лабораториям. Я заглянул в просторное помещение бентосников, пожалуй, самую лучшую лабораторию на судне. Вся их дружная команда была в сборе. Сидели вокруг шипящего, окутанного паром электрического самовара, пили чай и вели свои «бентосные» разговоры.

— Ну и что? — поднял свои выразительные густые брови Федор Пастернак. — Не пустили в Неаполь? Подумаешь! Зато у нашей Оли целая банка первоклассных брахиопод!

* * *

Небольшого роста, седоголовый, всегда профессорски сосредоточенный, не улыбочивый... Кажется, все мысли этого человека обращены только к науке и ничего другого, кроме рыб, бентоса, планктона, его не занимает.

А оказывается, человек естественный, доступный и разговаривать с ним легко. Устроился я на тесном диване его маленькой каюты, слушаю... С чего начиналась советская океанология? Вот и с него — Теодора Сауловича Расса. Ему семьдесят пять. С одним из основателей советской океанологии Богоровым был знаком с детства, вместе играли в песочке на Пречистенском бульваре в Москве. И так получилось, что два московских мальчика, сдружившихся на пыльных московских мостовых, навсегда связали свои судьбы с океаном.

В тридцать седьмом Расс окончил МГУ. К этому времени у него уже накопился опыт научных исследований. Будучи студентом, он работал на одной из первых русских научных морских станций — Мурманской. Именно там в 1925 году познакомился с молодым ученым Женей Крепсом, будущим академиком, основателем новой теории, Героем Социалистического Труда, товарищем по витязевской экспедиции. Прошло пять лет, и Расс участвует в создании Государственного океанографического института в Москве. Тогда институт располагался в помещении биологического факультета МГУ — ему отвели комнатку под лестницей и часть подвала.

— Вот с такой «мощной» базы и начиналась наша океанология. — Теодор Саулович впервые улыбнулся. — И еще с «Персея»...

Эта найденная на Севере незаконченная зверобойная шхуна, перестроенная и модернизированная, и стала самым первым советским кораблем науки. Свой первый научный рейс «Персей» совершил в 1921 году к Шпицбергену. Ученые нашли там новые месторождения угля. В одном из последующих рейсов «Персея» участвовал Теодор Расс. В состав экспедиции входила молодая и энергичная Лариса Пономарева, счастливая тем, что она, совсем зеленая в науке, взята в морскую экспедицию. С тех пор прошло полвека. И вот в этом последнем рейсе «Витязя» одну из кают на пассажирской палубе, недалеко от каюты Расса, занимает заместитель началь-



У жителей тропического острова

ника экспедиции, известный советский морской биолог, доктор наук, участница многих рейсов «Витязя», Лариса Анатольевна Пономарева.

«Персей» сделал немало для разведывания рыбных богатств Севера и вполне оправдал свое назначение. Декрет об организации института океанографии подписан был Лениным. Это свидетельствовало о том, что Советское правительство с первых лет своего существования придавало большое значение изучению морей.

Маломощное создание с громким названием Океанографический институт вскоре превратилось по инициативе молодого Петра Ширшова в более солидную Океанологическую лабораторию, а уж из нее и вырос современный Институт океанологии имени П. П. Ширшова, один из крупнейших научных центров Академии наук СССР. Расс был в числе инициаторов его создания.

До мелочей помнит Теодор Саулович историю появления нашего «Витязя». Сам стоял у его колыбели. Поиск судна для научных целей вели крупный советский океанолог В. Г. Богоров и штурман дальнего плавания Г. Н. Иванов-Францкевич. Нашли его среди сухогрузов. В Висмаре переоборудовали, в Одессе начинали научной аппаратурой. В этой работе участвовал Теодор Саулович. «Однажды зазевался и упал в шахту грузового лифта «Витязя», — рассказывал он. — И сломал себе руку. Так что в нашей дружбе с «Витязем» всякое бывало. Но больше хорошего».

Профессор Расс участвовал в шести рейсах «Витязя». Судно дало Рассу широкие возможности для научных исследований. «Витязь» вывел науку Расса — ихтиологию — из морей в просторы океанов. Был получен богатый материал об изменении форм жизни по зонам океана. Провели научные работы там, где не бывали исследователи рыбной промышленности. Ведь те вели лов на шельфах, на мелководье, другие районы океана их не интересовали. Исследования эти были вовсе не академическими. Имели немалое практическое значение. Про-

блема восстановления живых богатств океана становится все более серьезной для будущности человечества. А как их восстановить, и отвечает на вопрос наука, которой посвятил себя профессор Расс.

* * *

Такая уж судьба у научных судов — в чужих краях к ним относятся настороженно. Мало кто ясно представляет себе, что такое океанологические исследования. Лежит судно в дрейфе в открытом океане или море, что-то опускает за борт, расставляет какие-то буи, иногда даже бросает в воду взрывчатку... Подозрительно! А уж если это советское судно, то внимание к нему со стороны местных властей капиталистических государств, особенно военных, повышенное.

Давно известен в мире наш «Витязь». Плавали на нем ученые многих стран, могут подтвердить: судно это самого мирного назначения, в его поисках и скитаниях нет злого умысла, только работа на пользу науки. Но, наверное, ни один рейс «Витязя» в просторы Мирового океана не обходился без того, чтобы его не облетали военные самолеты, чтобы не приглядывались к нему с опасной близости военные корабли. И чаще всего и самолеты, и корабли имели американские опознавательные знаки. В памятном мне сорок девятом рейсе в знойный полдень в Коралловом море к лежащему в дрейфе «Витязю» подошел близко американский крейсер и потребовал отчета, что русское судно здесь делает? А почему мы должны давать отчет в своих действиях иностранному кораблю, поскольку находились в нейтральных водах, вдали от берегов Америки? В другой раз в Филиппинском море наш тихий миролюбивый «Витязь» вдруг подвергся налету целой эскадрильи реактивных самолетов американской морской авиации. Это было похоже на атаку: самолеты шли один за другим, заходя с кормы судна, резко снижались и проходили над «Витязем» так

низко, что нам казалось, вот-вот заденут мачты. От грохота их турбин звенели стекла.

Зачем это делалось? Хотели запугать нас? Или просто хулиганили? Или что-то высматривали на палубах судна? Но что здесь высмотришь? Геологические трубки, сорохтинский АИСТ? Металлический короб трала?

Вот и сейчас при мне вахтенный штурман на ходовом мостике записал в журнал: «Судно подверглось опасному облету двух реактивных истребителей с опознавательными знаками вооруженных сил США». Один, снизившись почти до волн, резко пересек нам курс, другой прошелся над самыми мачтами. Ненароком и врезаться мог бы. Явно забавлялись американские летчики!

В вахтенном журнале такая запись в нынешнем рейсе не первая. В Эгейском море «Витязя» «обнюхивал» военный самолет, в Адриатическом — военные корабли. И опять же американские. Будто во всех уголках Мирового океана зоны «государственных интересов США», даже здесь, у берегов Греции, Югославии и Италии.

— Привыкайте! — усмехнулся капитан. — Наверняка все это повторится на нашем пути и в других местах.

* * *

Проходя по прогулочной палубе, непременно загляну в скна лаборатории бентоса, где командует Нина Георгиевна Виноградова. Неизменно видишь, увы, уже немолодые головы бентосников, склоненные над микроскопами или над банками — пинцетами разбирают свою микроскопическую добычу, внимательно рассматривают, сортируют, раскладывают по банкам и пробиркам. С охотой встречают в лаборатории непосвященного, предложат взглянуть в микроскоп: «Видите, какая ракушка-крохотуля...» И ошарашат терминами, которых и не слыхивал. И радуются этой ракушке размером с булавочную головку, как драгоценности. Часами согбенно сидят у микроскопа, выбирая из донных осадков то, что отно-

сится к живому миру, к любезному их сердцам бентосу. Работа скрупулезная, утомительная, но она никого не тяготит. Здесь их работа, их наука, их одержимость, часть их жизни. Каждый выбирает свою дорогу. Сидящие в этой лаборатории довольны своей научной судьбой. Один посвятил жизнь изучению кораллов, другой — крошечным морским рачкам, третий непрезентабельной на вид морской каракатице. И могут говорить о своих «подопечных» с восторгом, будто речь идет об очень серьезной составной части нашего мироздания. А ведь и на самом деле, составные серьезные, хотя и ничтожные по размеру. Это же и есть природа во всем своем многообразии. И благодаря таким одержимым и существует Наука, которая в нашем подлунном мире не оставила без внимания даже самую ничтожную мошку, даже самого невзрачного червячка, с одинаковым уважением отнесясь как к червячку, так и к неведомой галактике.

— Галактика? — Библейского вида бородач густо посмеивается. — По-моему, черные кораллы, которые живут на дне абиссали, удивительнее любой галактики.

ПОТОМУ И ПОШЕЛ, ЧТО ТРУДНО



— Почему вы пошли в этот рейс? — спросил я Евгения Михайловича Крепса. — Конец зимы, начало весны. Погода капризная. Трудно будет.

Он улыбнулся:

— Потому и пошел, что трудно. В море легко не бывает. А я — моряк.

И рассказал, что море полюбил еще в детстве и вся его жизнь оказалась связанной с морем, наука, которой отдал многие годы, тоже от моря неотделима. Особенно

«сошелся» с морской стихией на Мурманской биологической станции, где работал в юности. Море и подсказало интерес к эволюционному развитию в биологии.

— Взять хотя бы морскую фауну, — говорил Евгений Михайлович. — Всех этих актиний, медуз, крабов, моллюсков, рыб, наконец, таких морских животных, как киты и дельфины. Перед тобой яркая картина эволюции — от примитивнейших до высокоорганизованных. Она гораздо богаче, чем на суше.

Академика не хотели пускать в этот рейс — по возрасту. Но он сумел убедить: море ему необходимо. И сейчас, оказавшись на борту судна, брал от этого путешествия все.

Спортивную куртку Крепса можно видеть и днем и ночью на палубе, и когда идут забортные работы, проходим проливы, оказываемся вблизи островов, встречаемся с другими судами или вступаем в зоны весенних штормов. Мне кажется, самый заинтересованный среди нас свидетель всех этих событий именно он, пожилой академик. Все вызывает его любопытство: «Смотрите, какая красота в штормовой волне!» И советует фотолюбителю: «Снимайте же! Перед вами уникальный кадр!» По утрам на палубе расспрашивал: «Что сегодня передавали по радио в последних известиях?» Останавливал геофизика: «Каково ваше мнение о теории дрейфа континентов?» Мне рассказывали, что во время прошлых плаваний на «Витязе» в иностранных портах, где швартовалось судно, Евгений Михайлович выхаживал многие километры, чтобы встретиться со знаменитым старинным храмом или посетить местную картинную галерею.

Мы не перестаем удивляться его неутомимости, широте интересов, любознательности. Один из крупнейших современных биохимиков, основоположник нового направления в науке, руководитель большой экспериментальной лаборатории в Ленинграде, основатель и главный редактор научного журнала, член различных научных советов и комиссий... Как его хватает на, так

сказать, «постороннюю информацию»? Любит искусство, любит поэзию, особенно Пушкина, читает его наизусть страницами — память исключительная. Ездит на Валдай охотиться, сам водит машину...

Однажды среди витязян зашел острый разговор о том, что у некоторых современных молодых ученых обозначилось стремление к полному и безраздельному сосредоточению только на своей науке. Какой, мол, там театр, выставки, концерты! Главный их аргумент: в наше время каждая отрасль науки несет такой объем информации, что в голову ничто другое уже не вмещается. Крепс решительно возражал. «Глубокое заблуждение, — говорил он. — Узконаправленный ученый не сможет сделать широких обобщений. А без широких обобщений нет теории. И пусть не думают, что теорию можно создавать артельно. Она не приходит сразу во многие головы».

Мне казалось, что в этом случайно возникшем споре Евгений Михайлович не просто отстаивал личное мнение, а защищал свою концепцию, в правоте которой глубоко убежден.

— Возьмите хотя бы нас, эволюционистов, — говорил он. — Эволюционный подход в биологии — это прежде всего исторический подход, а исторический подход не может быть узким, он ориентируется на обширные сведения из разных сопредельных наук. Если заинтересован в истории, значит, не обойдешься без археологии, палеонтологии, геологии...

Привел пример. Его лаборатория в Ленинграде впервые в науке занялась изучением лепидов мозга мамонта — «материал» взяли от мамонтенка, недавно найденного в зоне вечной мерзлоты. Для успеха исследований пришлось изучать среду, в которой когда-то обитали мамонты: климат, природу, животный мир, геологическую обстановку.

Невозможно быть сведущим во всех науках, но не учитывать другие науки ученому нельзя. Вспомнил академика Павлова. Говорили, что, мол, он был узким спе-

циалистом, увлеченным только своими «условными рефлексами». Ошибочное мнение! Работая под руководством Павлова, молодой Крепс часто ходил к нему домой. В его кабинете он находил журналы по всем отраслям науки, полученные со всего мира. И Павлов их непременно просматривал, чтобы быть «в курсе научных дел». Но летом на три месяца прекращал всякую научную деятельность: читал только художественную литературу, катался на велосипеде, занимался греблей. Однажды Крепс дал Павлову почитать рассказ Джека Лондона «Белый клык». Павлов пришел от рассказа в восторг. «Это высокохудожественное изображение нашего понимания развития мозга животного», — сказал он.

— Во время научных сообщений на заседании Президиума Академии наук СССР, — рассказывал нам Е. М. Крепс, — я всегда с нетерпением ждал, какой же вопрос на этот раз задаст академик П. Л. Капица. На какую бы тему доклад ни был, у Петра Леонидовича всегда находился вполне квалифицированный вопрос. Однажды после доклада академика Рыбакова по истории славян Капица вступил с ним в дискуссию, своими вопросами заставив задуматься нашего крупнейшего историка. А ведь П. Л. Капица — физик. Кажется, причем тут история народов? А при том, что все это — знания о нашем мире. И без них нам не обойтись, если мы хотим быть настоящими учеными.

Сейчас третье путешествие Евгения Михайловича на «Витязе». Много лет назад в своем первом рейсе уходил он в Тихий океан, чтобы выполнить ответственнойшее задание — определить степень радиоактивного заражения морской фауны в результате испытаний американцами и англичанами ядерных бомб на атоллах. Была доказана недопустимость захоронения радиоактивных отходов даже в самых глубоководных впадинах — из-за глубинных циркуляций воды. Этот рейс помог добиться международного запрета на сброс этих опасных отходов в океан...



Только что подняли трал...

В дни нашего рейса биологи частенько опускают за борт тралы для сбора морской фауны. Когда бы это ни случилось — глубокой ночью, в штормовую погоду, в дождь и ветер, — на палубе неизменно присутствует академик Крепс.

Крепса интересуют рыбы, пойманные в различных районах и на различной глубине. И даже не сами рыбы. А их мозг. Чтобы понять эволюцию человеческого мозга, нужно исследовать все этапы развития — от червей и насекомых до позвоночных. Наиболее многочисленный класс позвоночных — рыбы, обитающие в самых разнообразных условиях. Какие химические механизмы живой клетки помогают рыбам приспосабливаться к этим условиям? В поисках ответов на подобные вопросы и отправ-

лялся Крепс в свои путешествия на экспедиционных судах. Исследования эти сложны, долгосрочны, но в конечном счете ведут к лучшему пониманию живого мира и высшего его представителя — человека.

Этим перспективным направлением в науке Е. М. Крепс увлекся еще в юности, когда работал под руководством академика И. П. Павлова, а затем в сотрудничестве со своим другим выдающимся учителем — академиком Л. А. Орбели. В последующие годы молодой, энергичный и одаренный исследователь добился того, что новое направление — эволюционная физиология и биохимия, — которое он основал и возглавил, было оценено и признано повсюду.

Уже с первых дней нашего рейса и молодые ученые, и молодой экипаж судна относятся к академику как к товарищу по экспедиции. Прост в общении, неизменно ко всем доброжелателен. Не ранги и звания, а прежде всего сам человек заслуживает уважения. У Крепса жизненное кредо: «Хорош для всех не будешь, но надо стремиться к тому, чтобы недовольных тобой было как можно меньше». К нему неизменно тянутся люди. С удовольствием его слушают. За годы своей большой жизни встречался со многими выдающимися людьми.

В Петрограде на международной конференции по освоению Арктики ему посчастливилось общаться с Нансеном. Во Владивостоке — с Амундсеном, стал добровольным переводчиком великого путешественника, когда тот сошел на советский берег.

Был знаком с Горьким. Но с особым воодушевлением рассказывает о Павлове — о его принципиальности, научной честности, обязательности, заботливом отношении к людям. И о высоком патриотизме великого ученого, который ни за какие посулы не захотел оставить Родину и в суровые годы шел на все лишения ради науки и служения народу. Это производило особенное впечатление на павловских учеников. Нетрудно предположить, что от своего учителя Евгений Михайлович по-

лучил в наследство не только научные, но и нравственные богатства. Многие обязаны Е. М. Крепсу поддержкой, помощью, защитой в трудный момент, добрым советом.

Рассказывал, что в молодости случайно определил судьбу будущего героя-папанинца, будущего академика и министра, основателя Института океанологии, создателя «Витязя» Петра Петровича Ширшова. Тот еще учился, а Крепс уже был профессором. Ширшов переживал период жизненных неудач, они могли его сбить с избранного пути, разлучить с учебой. И вот Крепс, зная о трудностях студента, посоветовал Ширшову определиться в морскую экспедицию по Северному морскому пути, которую тогда как раз формировали. Из этой экспедиции Ширшов вернулся с орденом и на всю жизнь связал свою судьбу с морем..

КАК СПАСТИ ОКЕАН



Находимся в самом центре Средиземного моря. За вчерашний день только один раз на горизонте обозначилась точка проходящего мимо судна и тут же исчезла. И вчера, и сегодня за бортом «Витязя» на все четыре стороны голубая пустыня. Кажется, мы не в обжитом европейском море, а где-то в безбрежных просторах Тихого океана. Всю ночь на палубах работали наши ученые — «макалы» свои приборы — и подтвердили: за бортом не блеснул ни один огонек. Даже как-то не по себе. Позабыты-позаброшены. Таков уж удел исследовательского судна. Оно всегда в стороне от проторенных дорог. Конечно, где-то на севере или на юге цепочкой, плотно один за другим идут торговые суда

по давно проложенным морским трассам. А мы па-
семя там, куда суда и не заглядывают.

Однако в этот раз произошло нечто неожиданное. После обеда мы вдруг стали не только свидетелями, но и участниками грандиозного морского представления.

Началось оно с того, что совершенно неожиданно проступили в морской дымке острые очертания небольшо-
го сторожевого корабля. Он явно к нам «принюхивал-
ся». Сделал вокруг «Витязя» круг, второй. Озадачился: почему это в центре моря стоит русское судно и ведет какие-то забортные работы. Что-то подозри-
тельно!

Придя к такому выводу, сторожевик быстренько исчез.

— Наверняка отправился звать на помощь зверей покрупней, — сказал капитан, разглядывая корабль в бинокль. — французский! Эти будут действовать деликатнее. Не то что американцы.

Капитан оказался прав. Прошло четверть часа, и в небе обозначился крестик двухмоторного турбовинто-
вого самолета. Он снизился, делая большие круги над морем, дважды прошел вблизи нашего судна. Должно быть, фотографировал.

Прошел час, и в игру вступили главные действующие лица. Совсем неожиданно «Витязь» вдруг оказался в окружении целой эскадры. Корабли появились так вне-
запно, что казалось, всплыли из морской пучины. Неда-
леко от нас обозначился сторожевой корабль, в не-
скольких милях с другого борта из морской дымки проступили стремительные очертания эсминца. С бака к нам приближался еще один корабль серой защитной окраски — военный танкер. А где-то у самого горизон-
та замаячила грузная махина крейсера. Неужели все они против нашего «Витязя»?

— Товарищи! Сражаться будем до конца! — Андрей Аркадьевич Аксенов оглядел нас, собравшихся на палубе, смеющимися глазами. — Приготовить к бою тра-

лы, геологические трубки, пузырьки с формалином и огнетушители!

Первым вступил в действие сторожевой корабль. Изыячно рассекая волну, он приблизился к «Витязю», и с его борта по радиотелефону неведомый человек, вполне прилично говоривший по-русски, поинтересовался:

— Кто вы и что тут делаете?

— Советское научно-исследовательское судно «Витязь», — ответил капитан. — Ведем забортные работы, изучаем фауну моря.

— Фауну? — невидимый наш собеседник озадачился. — И долго ли собираетесь ее здесь изучать?

— Нет! — ответил капитан. — Поднимем трал и отправимся в Марсель. Нас там ждут.

— Кто ждет?

— Французские коллеги.

Некоторое время сторожевик молчал — обрабатывал информацию. Обработал, и в результате на борт «Витязя» поступило со сторожевика вежливое напутствие:

— Счастливого пути!

Во время ужина Андрей Аркадьевич сообщил сидящим в кают-компани, что пришла радиограмма из Неаполя: разрешение на заход нам дали, чиновничья машина наконец сработала. Но, увы, у нас точный график заходов. В Марсель мы должны прийти без опозданий.

— Сегодня мы убедились, что французы к «Витязю» более внимательны, — улыбнулся Аксенов. — Даже эскадру прислали встречать нас. Вот это размах! Поэтому сердца свои отдаем французам.

* * *

У капитана хранится книга посетителей «Витязя», в которой расписывались почетные гости, побывавшие в разные годы на борту нашего судна. В книге записи, сде-

ланые премьер-министрами, знаменитыми учеными, крупными общественными деятелями. В каждой записи — высокая оценка достижений советской океанологии и роли «Витязя».

В сорок девятом рейсе «Витязя» мне довелось присутствовать при любопытной беседе в каюте начальника экспедиции профессора Г. Б. Удинцева. За столом сидели наши и американские ученые, входившие в состав международной экспедиции. Говорили о том, что живности в океане не так уж много, что неправильным было утверждение некоторых специалистов, будто биологические ресурсы океана неисчерпаемы, будто он вскоре станет главным кормильцем человечества. Станет ли? Сидящие за столом сомневались в этом. Биологические запасы моря ныне почти бесконтрольно эксплуатируются. Некоторых рыб уже не встретить. Как спасти океан? И возможно ли?

— Возможно! — сказал тогда участвовавший в беседе известный американский физик профессор Р. Райт. — Но только при условии, что будем действовать сообща. Вот так, как сейчас на «Витязе».

Подлинные научные открытия идут на благо всего человечества. Известный французский океанолог Жан-Мари Перес несколько лет назад опускался в глубоководную котловину в Ионическом море на батискафе «Архимед». Опускался именно в том месте, где была у нас научная станция. Подняв свой батискаф со дна, Перес заявил, что ни малейших признаков жизни на дне не обнаружил. А вот трал «Витязя» извлек со дна хотя и бедную, но довольно разнообразную фауну. Это была полная неожиданность.

Виноградова переживала:

— Встретим в Марселе академика Переса. Как же ему скажем, что он был не прав? А не огорчится ли? Получается, что прибываем в гости к добросердечному хозяину и везем ему вместо подарка пренеприятную для него, ученого, новость.



Академик Е. М. Крепс (справа) и доктор наук О. Г. Сорохин

Ей возражали:

— Ты же знаешь, Нина, Перес — настоящий ученый.

* * *

Прямо по курсу вырисовывались берега Франции. Они были похожи на декорации, расставленные в трех уровнях: берег, город и горы, встающие за спиной города. Чем ближе подходили к Марселю, тем все явственнее угадывались очертания города.

Евгений Михайлович Крепс прежде бывал в Марселе и теперь охотно давал объяснения: скалистый остров справа и на нем темные прямоугольные очертания крепостных стен — это знаменитый остров Ив со ста-

ринным замком на нем, увековеченным в романе Дюма «Граф Монте-Кристо». А в самом городе высокий холм и на нем высокая башня колокольни и поблескивающая тусклым золотом в лучах восхода фигура божьей матери с младенцем на вершине башни — это Нотр-Дам де ля Гард — божья мать-заступница, покровительница моряков. Крепс очень рекомендует нам, морским скитальцам, побывать в этом храме — интересно!

Из-за гор вышло солнце. Приморские Альпы... Я вспомнил о Бунине. Где-то в этих Альпах он проводил последние годы своей жизни, а недалеко отсюда, в Ницце, похоронен Герцен.

* * *

Пять дней в Марселе. Заход этот, как и все предстоящие, не для туристских прогулок. В своем последнем рейсе «Витязь» с визитами вежливости должен навестить порты тех европейских стран, которые внесли наиболее заметный вклад в исследования Мирового океана — от давних времен до сегодняшнего дня. Ясно, Францию не минуешь. У наших океанологов с французскими коллегами связи давние. К встречам с ними готовились заранее. Подбирали научные книги и рефераты для обмена, биологические экспонаты для подарков. Женщины хлопотали в кают-компании и буфете, готовили угощения, предстояли встречи с французскими учеными и на борту «Витязя».

Первыми на борт нашего судна, едва оно пришвартовалось в Марсельском порту, приехали местные журналисты. В кают-компании руководитель нашей экспедиции профессор А. А. Аксенов без усталости отвечал на вопросы. Приятно было сознавать, что наш «Витязь» здесь знают, относятся к нему с уважением.

Мы поднялись на холм, который венчал храм с мадонной на его вершине. Отсюда открывался прекрасный

вид на большой южный город: на бухту со стоящими плотно судами, на острова в заливе, на далекий маяк, торчащий карандашом из воды, почти на границе бухты и моря, на уходящий в море большой белый корабль, похожий на утюг. Около бухты возвышались кварталы старой части города, они были почти одинакового роста и их красноватые черепичные крыши, прилегающие плотно друг к другу, сливаясь воедино, напоминали мощный панцирь, защищающий город сверху.

Зашли в церковь, главнейшую достопримечательность города. Высокие, уходящие в невообразимую высь готические своды главного зала, скромный клирос, темные, до блеска отполированные телами прихожан дубовые скамьи... Удивительный храм! Монумент человеческой скорби. На стенах мраморные плиты с именами погибших моряков, картины, изображающие корабли — от старинных парусных до современных. На некоторых запечатлен момент самый драматический — судно на рифах. Со стен свисают на шнурках деревянные модели судов, тоже различных эпох. Неужели все они погибли? Не по себе становится от этого сознания. Возле распятия множество горящих плашек — и каждая по загубленной моряцкой душе. Дрожит под сводами печальная мелодия, будто просачивается сквозь холодные стены храма.

Я вспомнил передачу радиостанции «Атлантика»: четыреста кораблей погибает в год в мире, тысячи и тысячи моряков... Вспомнил свой прошлый рейс на «Витязе» и похороны по морскому обычаю в открытом океане — мы прощались с нашим товарищем Глебовым, погибшим на палубе в результате несчастного случая во время проведения научного эксперимента. На экспедиционных судах, которые скитаются подальше от обжитых краев, риск увеличивается. И не один раз витязяне смотрели в глаза смертельной опасности. Море всегда зовет к себе сердца отважных, но не всегда возвращает их назад.

Приехал на «Витязь» молодой энергичный человек — консул из советского генерального консульства в Марселе. Рассказал нам о научных связях, которые установились между нашей страной и южными провинциями Франции. Рассказывал с гордостью: в расширении этих связей немалые усилия и генконсульства. Уже твердо определилось сотрудничество СССР и юга Франции в исследованиях по освоению космического пространства, проведено несколько совместных экспериментов на борту космической станции «Салют-6», действовала совместно разработанная аппаратура на борту «Венеры-11» и «Венеры-12». Ведут активные связи Марсельская лаборатория космической астрономии и Крымская астрофизическая обсерватория АН СССР. Важным нашим партнером стала компания «Комэкс», которая проводит глубоководные исследования и работы. И уж, конечно, нельзя не сказать о давней дружбе советских океанологов с океанологической станцией Андум в Марселе, которую возглавляет академик Жан-Мари Перес.

Когда «Витязь» ошвартовался в Марселе, наши ученые с огорчением узнали, что академик Перес улетел по срочным делам в Париж. Это сообщила жена Переса Жермен — она появилась на борту «Витязя» в первые часы его стоянки. В Андуме наших биологов встречали помощники директора. Встречали как добрых друзей. Жаль только, что не было на станции самого Переса. Он не раз приезжал в нашу страну, навещался в Институт океанологии, бывал в гостях у сотрудников института. Бывал в доме и у Нины Виноградовой. Она встречалась с ним в разных странах на международных конгрессах и симпозиумах. А вот в Марселе, выходит, не встретятся...

В последний день нашей стоянки около пришвартованного к причалу «Витязя» вдруг остановился легко-

вой автомобиль. Вышел из него невысокий моложавый человек с живыми глазами, снял шляпу, помахал ею всему нашему кораблю и широко улыбнулся. Это был Перес.

Специально прилетел из Парижа в Марсель на несколько часов, чтобы встретиться со своими друзьями-витязянами и через пару часов улететь обратно.

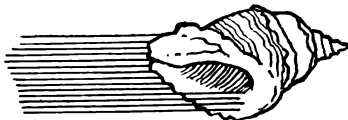
Ну, что новенького вы привезли на этот раз? — спросил он, поднявшись по трапу.

— Есть кое-что для вас... — Виоградова подбирала слова, чтобы поделикатнее преподнести Пересу не очень приятную для него новость.

Он внимательно выслушал и улыбнулся:

— Так это же прекрасно, что вы нашли там жизни! Значит, наша наука движется вперед!

ПЕРВЫМИ В ИСПАНИИ



Мы снова в море. Следующий порт захода — Барселона. Но времени у нас предостаточно, и «Витязь» часто ложится в дрейф, для того чтобы дать ученым «поработать с морем». Вдруг перестаешь ощущать под подметками ботинок всегдашнее привычное дрожание палубы, внезапно наступает странная тишина — замерла в недрах судна машина и тут же по радио раздается знакомый голос старпома: «Внимание! Легли в дрейф! Станция 78-34. Можно начинать забортные работы». На палубах привычный топот. Кто там сейчас «макает» свои приспособления? Геологи? Биологи? Гидрологи? Химики? Не один час будет уныло гудеть лебедка, будут позвякивать на баке противни, в которые ученые вываливают из тралов и драг свою добычу,

будут гроыхать геологические трубки. Будни науки! Научный поиск дается постоянным, упорным, часто однообразным трудом. Не такое уж удовольствие часами торчать на баке у лебедки или у борта, дожидаясь выхода из воды корзины трала. А во время качки или в тропическую жару совсем не вмоготу, ее я помню по своему прошлому рейсу на «Витязе» — влажная, изнуряющая, почти доводящая до отчаяния тропическая океанская жара. Так же ложились в дрейф в знойном мареве океана, так же часами выла лебедка...

Направляясь на бак к лебедке, прошел мимо меня торопливым шагом Анатолий Петрович Андрияшев. Я подумал, что если будет вспоминать трудности морских научных работ этот скромный молчаливый человек, то, должно быть, прежде всего вспомнит иссушающую полярную стужу и свирепые, грозящие гибелью штормы сороковых широт. Анатолий Петрович — специалист по арктическим и антарктическим рыбам — в научных поисках прошел на судах по полярным широтам тысячи миль. Он специалист мирового признания — более сорока работ члена-корреспондента АН СССР А. П. Андрияшева опубликовано за границей.

Вечером вышел на палубу проводить на ночь солнце. Такой обычай на судне — провожать солнце. Если закат излишне багрян и ярк, напоминает пожар — жди на другой день непогоды. Но сегодня закат спокойный, ничем нам не грозит уходящее за горизонт мартовское солнце.

Многие собрались в этот час на прогулочной палубе. Широты здесь благодатные, тепло почти по-летнему. Неудивительно — где-то недалеко от нас берега Африки.

Вдруг вышел на палубу Андрей Аркадьевич Аксенов, оглядел собравшихся, бодро сообщил:

— Радиограмма пришла из Москвы. Готовится новая экспедиция. «Дмитрий Менделеев» отправится в Тихий океан, в тропики. Институт просит назвать тех, кто

намеревается пойти в этот рейс. Так что, любители морской качки, подумайте!

Оказалось, что некоторым и думать не надо: согласны, какой тут разговор, рейс хотя и трудный — в тропики, но интересный, можно хорошо поработать.

Как тут не удивиться! Еще этот рейс в самом разгаре, еще впереди немало морей и целый океан, а они уже прицеливаются к другому океану, к новым испытаниям и трудностям. И снова будут штормы, и тропическая жара, и разлука с близкими, и каждодневный флотский борщ, да рисовая каша в кают-компании, и вой лебедки на баке...

* * *

Временами захожу в каюту к своему давнему знакомому Володе Хрипуну. Он подшкипер, его каюта находится в самой корме судна — слышно, как под полом тяжело вращается гребной вал.

Познакомились мы в сорок девятом рейсе. В один из первых дней нашего плавания в кают-компании была выставлена неожиданно богатая — любой бы музей позавидовал — коллекция значков разных стран и времен. Представлял эту коллекцию и давал объяснения молодой человек — чернобровый, темноглазый, с живым подвижным лицом, похожий на итальянца. Это был Хрипун. Собирает он не только значки. Главная его коллекция — раковины. Их у него огромное количество — с трех океанов, многих морей. Подобраны они по-научному. Неудивительно — двенадцать лет не расстаётся Хрипун с «Витязем», давно появилось у моряка «научное видение мира». Он теперь и сам ученый человек, специалист по ракушкам. Подобрал хорошую научную библиотеку — в ней все, что относится к любимому объекту собирательства. В его тесноватой двухкомнатной квартирке во Владивостоке все забито ракушками — шкафы, полки, ящики, чемоданы...

— Зачем же ты все это копишь, Володя, если богатства твои в ящиках да чемоданах?

— Вот вернусь из этого рейса, отсортирую, разберу и самое лучшее подарю своему родному поселку в бухте Ольга — там, где родился. Появится в нашем поселке музей ракушек.

* * *

Испанцы «Витязь» встретили честь по чести — поставили в лучшей части порта — к пассажирскому причалу. Стобит сойти с трапа судна, обогнуть здание морского вокзала, как оказываешься на просторной площади. Посередине ее возвышается многометровая, выше окружающих жилых домов, колонна, на ее вершине шар, изображающий земной, на шаре фигура Колумба.

«Витязь» — первое советское исследовательское судно, которое пришвартовалось у испанского причала. Наши молодые штурманы: этим горды. Даже в вахтенном журнале сделали соответствующую надпись: «Первые в истории» Лоцман-испанец, который поднялся на борт судна при подходе «Витязя» к акватории порта, поинтересовался, зачем мы пришли в Барселону.

— Как зачем? — пожал плечами капитан. — Не могли не зайти. Испания — страна великих географических открытий. Решили поклониться памяти Колумба.

Испанец был польщен. Обрадовался еще больше, когда капитан подарил ему буклет, посвященный нашему прощальному рейсу.

— Вот, оказывается, какую знаменитость я веду сейчас в порт! — всплеснул лоцман руками, прочитав текст в буклете. — Установил максимальную глубину Мирового океана? Это просто и торическое судно! Для меня стоять на его мостике — честь!

У барселонского причала «Витязь» не оставался без внимания ни на час. То и дело возле него на причале останавливались автомашины и автобусы. Приезжали



У причала Барселоны

местные ученые, молодежь из университета, члены Общества Испания—СССР, поднимались по трапу просто случайные прохожие: нельзя ли взглянуть на ваш научный корабль? Гостей водили по лабораториям, приглашали в каюты, некоторых звали отведать флотского борща — нам он давно приелся, а испанцам внове — русская экзотика!

Приглашали витязян в барселонские научные организации, и витязяне, отправляясь в гости к испанским коллегам, грузили в машины кипы научных книг в подарок, возвращались тоже с кипами книг, которые получали в ответ.

— Вошел я в библиотеку их морского института, — рассказывал мне Николай Парин. — И вдруг на полке вижу свои книги. И, представляешь, — читанные!



Из Москвы многие захватили с собой путеводители, брошюры, карты по странам и городам, куда должен заходить «Витязь». Изучив эту литературу, все знают заранее о достопримечательностях, образе жизни населения, обычаях. Есть у нас даже специалист «по всем языкам». Это Кир Назимович Нессис, лобастый молодой человек с глазами, в которых всегда скрыта легкая улыбка. Он биолог, кандидат наук и ко всему прочему энциклопедист. О нем говорят: «Кир знает все». Действительно, о чем ни спросишь — непременно ответит, и чаще всего не ошибется, о чем бы ни шла речь: о картине итальянского художника эпохи Возрождения или о спутниках Сатурна. «Вы вправду знаете все?» Улыбается: «Нет, определенно утверждать не могу. Все-таки кое-что не знаю...» Особенно Нессис интересуется иностранными языками. У него, единственного на борту, наиболее полные словари всех языков, с которыми нам предстоит встретиться в этом рейсе.

Возвращаясь к вечеру на борт судна после путе-

шествий по городу, в кают-компании, на палубах, в каютах горячо обмениваются впечатлениями. Прежде всего шли не в магазины, а в музеи, картинные галереи, на выставки, осматривали старинные храмы и крепости, редкие коллекции растений в парках. Наблюдательный глаз и аналитический ум ученого фиксировал то, что ты сам, может быть, и не заметил, не оценил, над чем не задумывался. Я с удовольствием по вечерам слушаю рассказы моих товарищей по рейсу об увиденном. Кто-то побывал в Музее Пикассо, кто-то поднялся на господствующую над городом полукилометровой высоты возвышенность Тибидабо. Почти все осмотрели необычной архитектуры кафедральный собор, построенный в готическом стиле. Пятерым из экспедиции посчастливилось попасть в знаменитый концертный зал Барселоны — там давал концерт прилетавший сюда на один день Игорь Ойстрах...

Проходя по коридору своей палубы, слышу за дверью каюты академика стук пишущей машинки. Может, выстукивает новые странички в своем путевом дневнике? Дневники прежних его рейсов на «Витязе» превратились в две популярные книжки для молодежи. Почему бы не быть третьей? И как только хватает человека и на научные исследования, и на административную работу да еще на повести о путешествиях!

— Нет ничего прекрасней путешествий, — сказал он мне. — И нет большего удовольствия, чем рассказывать о них.

* * *

Идем полным ходом на юго-запад. За кормой «Витязя» с жалобными криками бьются в потоках ветра чайки, ждут с судна подачек. Держим путь на Гибралтар, а через него — в Атлантику. Там предстоит многодневная научная работа.

— Вот там и можно ожидать что-то настоящее! — с

улыбкой говорит мой сосед по столу Николай Васильевич Парин. — Как-никак океан...

Улыбается мой сосед редко, чаще выглядит сосредоточенным, будто постоянно думает о любезных его сердцу рыбах. Он сын крупного советского ученого академика Парина. Интерес к науке почувствовал в детстве — обстановка в семье способствовала этому. В детстве увлекался птицами, но всерьез и на всю жизнь занялся рыбами. Много лет назад пришел на «Витязь» скромным лаборантом, даже входил в состав постоянного экипажа. Здесь, на «Витязе», собрал материал, который лег в основу сперва кандидатской, потом и докторской диссертаций, которые сделали Парина одним из ведущих советских ихтиологов.

Этот рейс на борту «Витязя» для него десятый. Судно ему дорого, как родной дом, — ведь связано с ним немало.

— Даже не представляю, что отныне «Витязя» уже не встретишь в море. Опустеет без него море!

Останется имя «Витязя» в научных работах, в популярных книгах, в кинофильмах, в географических обозначениях — носит это имя гигантский подводный хребет, один из глубочайших в мире подводных разломов в океанском дне.

— Увековечен он не только в географии. В биологии тоже...

И я узнаю, что он, Парин, назвал именем «Витязя» открытых им три новых вида глубоководных рыб и один новый вид летучей рыбы. А профессор Расс дал имя «витязелла» открытому им новому роду глубоководной рыбы. И все эти названия стали международными.

* * *

Наконец-то вижу знаменитые Геркулесовы столбы. Пришел на мостик, когда еще только-только стало све-

тать. Слева из полумрака проступали скалистые берега Африки и где-то вторым планом мощные очертания хребта со странным названием Сьерра-Бульонос. Справа по борту из дождливого рассветного тумана едва прорисовывалась крутая, непомерно высокая, похожая на вырванный коренной зуб двугорбая скала Гибралтара. Где-то от самого подножия скалы нам посылали тревожные вспышки света маяк под названием «Европа». С африканского берега ему отвечал другой маяк, расположенный на мысе Альмина.

Дежуривший, как обычно, в ночной вахте старпом Евгений Смагин, молодой, энергичный человек, поглядел на расстеленную на штурманском столе карту, что-то промерил на ней циркулем, что-то отметил карандашом на поле карты, потом подошел к телефону, набрал номер и скомандовал: «Вывести машину из режима!» Мы подходили к берегам Африки.

Быстро рассвело, вышло откуда-то из-за скалистых берегов Европы солнце, высветило берега двух континентов. Гибралтарская скала вдруг засветилась, как крепостная башня, а на другом берегу стражем входа в пролив на африканской платформе выставил могучую грудь Сьерра-Бульонос. Два Геркулесовых столба...

Я вспомнил:

«...У Геркулесовых столбов

Дельфины греют спины...»

Есть ли здесь дельфины? Вряд ли. А если и есть, то не такое сейчас время, чтобы им греть спины. Ветер в Гибралтаре студен и напорист. Обстановка песне не соответствует. Но все равно — песня хорошая. Написал ее довольно известный среди молодежи бард, автор популярных песен под гитару Александр Городницкий. Написал потому, что сам проходил Гибралтарский пролив на научном судне. Сочинение песен, можно сказать, хобби Городницкого. Основное его занятие — геофизика, работает кандидат наук Городницкий в Институте океанологии в лаборатории О. Г. Сорохтина.

Прошел час, и вот в низинке между двумя горами на африканском берегу мы увидели небольшой светлый городок, несколькими улочками он забирался по склонам двух невысоких гор почти до самых их вершин. «Витязь» подходил к Сеуте, главному и единственному городу крошечной колонии на африканской земле — Испанскому Марокко.

Никаких дел у витязян в этой самой Сеуте нет, зашел сюда «Витязь» для бункерования, как и все другие суда, которые бросают здесь якоря.

Шагнул с трапа на берег. Над моей головой сухо шелестят опушившие берег пальмы, я иду по Африке. Где только не бывал наш «Витязь» во время своих тридцатилетних скитаний по морям-океанам, к каким только берегам не причаливал! И вот теперь он у берега Африки. Перед уходом на покой надо ему проститься и с Африкой.

* * *

Сосед «Витязя» по причалу огромный танкер «Херсон». Два советских судна рядом у чужого причала! Естественно, не обойтись без знакомства. Несколько витязян, в том числе и я, во главе с капитаном Соколовым и начальником экспедиции Аксеновым отправились с визитом вежливости к соотечественникам. Как принято, хозяева нас пригласили к столу. Зашел обычный в таком случае разговор: кто, куда и откуда, с какой целью. «Херсон» из Батуми, где приписан. Уходил оттуда в рейс на три недели, но вот в пути уж пятый месяц. И конца рейсу не видно. Зашли в Сеуту за топливом. Отсюда пойдут в Аргентину, потом в Индию, из Индии в Пакистан... А до Сеуты скитались по просторам Атлантики, Средиземного моря — где только не бывали! Работают на фрахте — кто наймет. Нелегкая доля у скитальцев-моряков. Позавидовали, пошутили, когда узнали, что на борту «Витязя» тридцать жен-

шин — счастливики витязяне! А у них на «Херсоне» всего одна буфетчица.

Да и время зимне-весеннее, штормовое. Всякое бывало.

Не везло им с погодой в Атлантике в феврале. Недалеко от берегов Португалии попали в жестокий шторм. Десять дней штормовали. Получили сигнал «СОС» с борта греческого судна — треснул на волне корпус. Немедленно пошли к «греку» на выручку. Но раньше подоспело другое советское судно «Руза», подобрало команду к тому времени уже затонувшего греческого сухогруза. Всех спасти не удалось. Спасенные оплакивали погибших. Труд моряка — это риск. Знает моряк, на что идет.

— Да и сейчас погода в Атлантике скверная. По прогнозу новый циклон идет. Так что держитесь, ребята.

— Будем держаться. Другого не дано.

Завтра мы уходим в Атлантику.

ДУХ ПРИКЛЮЧЕНИЙ



Простились с Сеутой уже к вечеру. Не спеша двинулись к Атлантике. Спешить в проливе небезопасно. Много идет судов и встречных и попутных. Быстро стемнело. Где-то впереди за скалами последнего выступающего в пролив мыса Европа село большое зловеще-багровое солнце. И сразу оба берега засветились огнями. Остались за кормой яркие зарева двух городов — Гибралтара и Сеуты, с левого борта проступили во тьме далекие огни Танжера. Потом берега Африки стали все более отдаляться, пока не раство-

рились в наступившей африканской ночи окончательно. Лишь какой-то маяк еще долго посылал нам печальные всплески прощального привета. Впереди был океан. Над «Витязем» висели яркие и четкие созвездия — такие можно увидеть только в океане. «Витязь», шедший до сей минуты спокойно и уверенно, вдруг вздрогнул и по-стариковски закрипел — качнула его первая океанская волна. Мы вошли в Атлантику. Об этом радостно сообщил по судовому радио дежуривший на мостике неутомимый и неизменно бодрый старпом Смагин и добавил, что с сей минуты к нашей зарплате положена добавка — двадцать процентов «океанских», плата за риск и лишения.

* * *

Нас пугали идущим с севера циклоном, готовились мы к шторму, но шторм обошел «Витязя» стороной и по спокойным водам Атлантики мы приближались к Лиссабону. Утром 23 марта «Витязь» вошел в широкий, как залив, эстуарий реки Тежу. Перед нами на невысоких холмах лежал большой южный город, в просветах его каменных кварталов густела яркая зелень — весна здесь уже наступила.

На пирсе нас ждала оживленная толпа португальцев. Едва пришвартовались, как по трапу устремились на борт судна десятки людей. Это оказались лиссабонские журналисты. Приход «Витязя» стал здесь событием заметным.

Тут же была организована пресс-конференция. На какие только вопросы не пришлось отвечать нашему начальнику экспедиции! Журналисты знали, что на борту русского судна находятся известные в мире ученые. Вот и пусть разъясняют! Спрашивали не только о «Витязе» и работах витязян. Интересовались загадкой «Бермудского треугольника»; требовали высказать мнение об НЛО — неопознанных летающих объектах, осо-

бенно пристрастно допрашивали профессора Аксенова о проблеме Атлантиды: была ли она, и если была, то где, по мнению руководителей советской экспедиции, находятся ее останки — на дне Атлантики, Средиземного моря или еще где. Мечтали журналисты о сенсации. Но Аксенов их разочаровал. Ничего сенсационного! Мол, сенсациями не занимаемся, мы ученые, интересуемся наукой. Пришли сюда не удивлять кого-то, а встретиться со своими португальскими коллегами и поклониться вашим реликвиям прошлого.

— Значит, вы считаете себя наследниками великих португальских мореплавателей? — спросили Аксенова на пресс-конференции.

— Конечно! Поэтому мы сюда и прибыли. От каравелл Васко да Гама и Колумба до «Витязя» — одна общая нить, связавшая времена и народы, и цель одна: познать и освоить нашу планету Земля.

* * *

В устье реки Тежу на плоском берегу стоит памятник Генриху-Мореплавателю. Памятник представляет собой высокую стелу из светлого камня. С той части стелы, которая обращена в сторону моря, на выступке, изображающем нос корабля, высится фигура Генриха-Мореплавателя. Он в широкой шляпе, в руках держит модель парусника. За Генрихом по обе стороны стелы вереница других фигур — рыцарь с мечом, монах с крестом, моряк с глобусом, писарь с пером... На торцовой части стелы надпись «Инфанту Генриху и португальцам, которые прокладывали морские дороги».

Перед стелой на тротуаре простирается выложенная из разноцветных кусочков мрамора старинная карта мира. На ней в разных частях света изображены парусники с надписью под ними: «Сан-Томе — 1470», «Гвинея — 1446», «Гоа...». Глядя на эту карту, я вдруг вспомнил виденное когда-то: жаркие пляжи Гоа на за-

падном побережье Индии, темные стены древних португальских крепостей на побережье Гвинейского залива, чугунные пушки полуразрушенных колониальных фортов на скалистых берегах Анголы... Маленькая страна, а какой след оставила на карте мира!

Недалеко от памятника, почти у самого устья вышается нарядная с ажурными башенками и стрельчатыми окнами крепость Белем, ярко высвеченная солнцем. Построили ее в 1520 году для защиты лиссабонского порта. Со стен крепости когда-то посылали последний привет португальским мореходам, уходящим на месяцы и годы к берегам неведомых земель.

Недалеко от крепости расположен старинный монастырь, построенный, как и крепость, как и многие старинные дома в городе, из белого известняка. Здесь в монастыре под высокими суровыми сводами церковного зала стоит мраморный саркофаг. На нем высечено имя: «Васко да Гама».

Возле памятника Генриху-Мореплавателю толпились разноязычные туристы. Они собирались в плотные группки, и в центре каждой надрывал голос нанятый в туристском бюро гид.

Вдруг я услышал русскую речь. Обернулся: двое наших с «Витязя». А вон еще трое. А там на подходе пятеро. А вот и Кир Нессис собственной персоной с планом города в руках.

— Нессис! — обрадовались ему другие. — Расскажи о Генрихе-Мореплавателе! Знаешь что-нибудь о нем?

— Конечно! — сказал Нессис.

Вот и у нас свой гид!

Вечером в кают-компани Нессис сказал Аксену:

— Прошу записать в мой научный актив. Был проведен летучий семинар по истории португальского мореплавания.

* * *

Шоссе шло вдоль берега океана. Волны разбивались о бетонные парапеты, и их брызги дождем сыпались

лись на асфальт. Справа от шоссе, тесно прижавшись друг к другу, стояли виллы и коттеджи, глядели ясными окнами на океан и грелись на весеннем солнышке. Виллы и коттеджи сдаются курортникам, которые в теплый сезон приезжают сюда со всех концов Европы.

Проскочили несколько приморских городков, свернули с главного шоссе в сторону, покатали по узкой дороге, забираясь по склонам холмов все выше и выше. Временами машина вламывалась в тяжелые темные пласты тумана, лежащего на вершинах холмов. Встречались по пути небогатые деревушки с домиками, сложенными из светлого известняка, порой дорогу преграждали придавленные поклажей неторопливые мулы. На скалах зеленели пинии, средиземноморские сосны.

Вот дорога резко пошла вверх по склону возвышенности. Мы проскочили небольшую деревушку, выехали на вершину холма, которую венчала башня старинного маяка. Вышли из машины, сделали несколько десятков шагов и очутились у самого края устрашающего своей глубиной и крутизной обрыва. Внизу у его подножия шумел Атлантический океан.

Почти у самого края пропасти стоял каменный обелиск. На нем было написано: «Там, где земля кончается и море начинается, Португалия устремила в небо монумент своей веры». Сопровождавший нас португалец объяснил, что обелиск был поставлен в 1940 году при Салазаре, в фашистские времена. Вот почему кто-то, уже в нынешнее время, несмываемой краской добавил на обелиске свое: «Смерть фашизму!»

На площадке недалеко от маяка стоял домик туристского бюро. За 20 эскудо мы получили памятные дипломы. В дипломе говорилось: «Кабо Рока. Самая западная оконечность Европы. Настоящим удостоверяется, что Леонид Почивалов побывал на Кабо Рока. Синтра, Португалия, на самой западной точке Европы, где витает дух веры и приключений, который вел португальские каравеллы на поиски новых миров в мире».

И стояла подпись: Муниципальный комиссар по туризму города Синтра. К грамоте была прилеплена большая, под старину, сургучная печать.

Я снова подошел к краю обрыва. Океан был светел и спокоен, дышал мне в лицо свежестью и прохладой, где-то внизу среди скал разбивались с равномерным шумом океанские волны. Вскрикивали над скалами чайки. Я подумал, что сейчас здесь все так же неизменно, как и сто, и триста, и четыреста лет назад, когда в поисках неведомых земель уходили на край света португальские каравеллы. Сегодня мне повезло, ублажил свое самолюбие путешественника. В свое время мне посчастливилось побывать на самой восточной оконечности материка Евразии — на мысе Дежнева, на самой северной — мысе Челюскина, на самой южной — в Сингапуре. И вот теперь стою на самой его западной, где по вечерам солнце прощается с Европой, уходя к другим берегам. «Дух веры и приключений...» Я думал о нем, когда стоял у края обрыва на далеком мысе Дежнева. Великая сила у этого замечательного человеческого духа веры в себя и жажды приключений. Уже тридцать лет ведет она вперед к новым морским горизонтам наш отважный «Витязь».

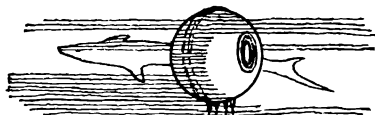
* * *

Евгений Михайлович Крепс, вернувшись из поездки в город, показал мне вырезку из журнала. «Запишите в свой дневник! Любопытная история!» В Лиссабоне Крепс встретился с профессором Лиссабонского университета Луисом Салдания. Профессор передал Евгению Михайловичу оттиск своей статьи, опубликованной в одном из португальских журналов. В статье говорилось о том, как однажды в феврале 1978 года лиссабонцы увидели пламя зловещего пожара. Горело здание национального музея зоологии и биологии вместе с научной библиотекой. Утром в редакции газет позвони-

ли неизвестные и заявили, что они члены организации «Защитим западную культуру!» и что пожар — дело их рук. Этой акцией, напоминающей самые мрачные времена средневековья они, видите ли, хотели «выразить недовольство утверждением левых идей в Португалии». Вот и «выразили» — сожгли институт и библиотеку со всеми бесценными собраниями экспонатов и книг. В статье профессор Салдания писал, что сейчас молодежь по крохам стараются восстановить погибший по вине мракобесов музей и библиотеку. В этом Португалии оказывают помощь многие страны, в том числе и СССР.

— И мы, витязяне, не остались в стороне, — сказал академик. — Передали профессору довольно солидный комплект книг по океанологии.

ЕГО ВЕЛИЧЕСТВО ОКЕАН



Форштевень «Витязя» снова режет волну. Волна сейчас солидная — океанская. Бросает наше судно из стороны в сторону безо всяких церемоний. Что там морские волнения! Вот океанские — это уже всерьез. Многие бывалые укачались. В кают-компанию выходят только самые стойкие. А что-то еще будет! Ведь нам идти в океанский простор миль двести пятьдесят, за предел португальских территориальных вод. Только там мы и можем устраивать очередной научный полигон, с которым многие витязяне связывают немало надежд.

И вот двести пятьдесят нелегких миль пути остались за кормой. Лежим в дрейфе. Качка не легче, но многие о ней уже забыли. Морская болезнь сейчас непозволи-

тельная роскошь — надо работать. «Витязь» завис над одной из глубочайших котловин Атлантического океана.

Зашел в нашу каюту Емельян Михайлович Емельянов, начальник геологического отряда. Он часто заглядывает к моему соседу по каюте Сорохтину — посоветоваться по научным делам. В этот раз принес батиметрическую карту, на которой обозначены глубины этой зоны. Расстелили карту на столе, принялись обсуждать предстоящее.

— Взгляните, какая интересная структура! — палец двинулся по голубоватому фону карты и остановился на округлых светлых разводах. — Похоже на кратер.

— Похоже. А какая глубина?

— Шесть с лишним тысяч.

— Куда будет дрейф? Определили? Сможем добраться до нее?

— Дует вот отсюда, с севера.

— Может и доволочит. Конечно, хорошо бы здесь «царапнуть». Как раз склон горы...

Помолчали. Емельянов ткнул пальцем в другое место на карте.

— Вот на этом месте драга английской экспедиции захватила образцы гранита...

Сорохтин с сомнением покачал головой:

— Наверняка айсберги занесли. А иначе откуда здесь быть гранитам? Из Гренландии притащены.

— Хочу попробовать в этом месте.

— Попробуйте! Вдруг повезет!

Вышел я из своей каюты, отправился по палубам — сейчас время для всех деловое, мне, наблюдающему, повсюду интересно. Заглянул в эхолотную. Там были двое: Нина Виноградова и ее сотрудник рыжебородый красавец Никита Кучерук. Рассматривали ленты, которые выдала им «Ладога» — эхолот. Я попросил объяснить, что они сейчас в этих лентах обнаружили. Объяснили: сейчас на дне донный трал для бентоса. К нему прикреплен прибор, который называется пинге-

ром, — определяет, на каком расстоянии от дна находится приспособление — трал, драга, зонд. Помогает пингер вести глубоководные исследования с точным отсчетом расстояний от дна. Сконструировал его все тот же неутомимый Борис Васильевич Шехватов еще в шестидесятых годах. До того времени положение трала в толщах воды определяли самым что ни на есть примитивным способом — по шуму, скорее, по вибрации лебедки. Клади палец на какую-то «нервную» точку на лебедке, и палец «слушал» движение троса, определял по изменению вибрации — лег ли трал на дно.

Виноградова показала мне кисть правой руки. Одной фаланги на указательном пальце не было. Улыбнулась:

— Вот результат работы на слух. Если бы Боря догадался придумать свою штуку пораньше, мне бы не пришлось отдавать науке куски своего тела.

Я не удивился этому рассказу. За минувшие дни нашего плавания не раз видел Виноградову в деле — на палубах во время траления, в лаборатории над микроскопами, во встречах с иностранными коллегами. Хорошо делает человек дело, которому посвятил жизнь. И не просто хорошо — самоотверженно. Ничтожные на вид морские существа — бентос! А как много значат в жизни этой женщины! Она из одержимых. Плотная, круглолицая, с яркими голубыми глазами, светлые ее волосы повязаны «по-пролетарски» красной косынкой — всегда занята делом.

Этот рейс на «Витязе» у Нины Георгиевны пятый. Кроме того, участвовала в экспедициях на научных судах «Академик Курчатов» и «Дмитрий Менделеев».

— Конечно, суда эти современные, комфортабельные, плавать на них легко, — рассказывала Нина Георгиевна. — Но «Витязь» остается самым любимым. Вся моя жизнь — молодость, зрелость, надежды, работа в науке, даже личная жизнь была связана с «Витязем».

Вспоминает, как однажды в океане «Академик Кур-

чатов», на котором в то время работала Виноградова, неожиданно встретился с «Витязем». Два судна сошлись бортами, и многие, даже женщины, рискуя сорваться за борт, прыгали с «Курчатова» на палубу «Витязя» — не могли дождаться, когда перекинут трапы.

— Я тоже прыгнула. Ступила на знакомую палубу, и сердце в груди гулко стукнуло: здравствуй, моя молодость!

Нина Георгиевна в 1949 году участвовала в первом научном рейсе «Витязя» в Охотском море. Возглавлял экспедицию выдающийся советский океанолог профессор Зенкевич. Его ученица, студентка МГУ проходила на «Витязе» практику. В той же экспедиции был и студент Миша. Вечерами на палубе они вместе проводили морские закаты. А через год Миша стал мужем Нины. На судне во время рейсов намечалось немало семейных пар. Сближали и общие интересы в науке. В тот памятный рейс Нина интересовалась донной фауной, Миша — планктоном. Вместе колдовали над уловами, вместе писали научные отчеты. Кандидатские диссертации защищали одновременно, на одном ученом совете. Сейчас ее муж, Михаил Евгеньевич Виноградов, доктор наук, лауреат Государственной премии, заместитель директора Института океанологии.

Нина Георгиевна докторскую пока не защищала — в свое время выбыла из одной научной упряжки с мужем по причине материнства. Над докторской работает. Но имя Виноградовой широко известно среди морских биологов и у нас, и за рубежом. Делала доклад на Первом международном океанологическом конгрессе в Нью-Йорке. Приглашали ее для выступления на симпозиуме по глубоководной фауне в Швеции. Знакома лично со многими известными зарубежными морскими биологами.

Я часто заглядываю в ее лабораторию на «Витязе». Иногда мне кажется, что ее отряд бентоса не просто научное объединение, а особый клан, скорее братство, со своей моралью, нормами отношений, взглядами на

науку, на свой долг в науке, любовью к океану, к «Витязю», даже особым патриотизмом в отношении к своей отрасли в биологии.

— Мы же «беспозвоночники»! Разве это вам ничего не говорит? — На губах Нины Георгиевны проступает улыбка сожаления. — Это потому что вы не биолог. Поймите, мы на самом главном рубеже биологии. Среди беспозвоночных — шестьдесят шесть классов животных. В основном, это обитатели моря. А позвоночные укладываются всего в пять классов. Есть разница?

Я попросил Нину Георгиевну оценить пятнадцать прошедших дней нашего плавания. Есть ли интересные результаты?

Виноградова не склонна к сенсациям. Оценки дает осторожные, как и положено настоящему ученому. Однако пятнадцать дней плавания, по ее мнению, не прошли безрезультатно. Некоторые зарубежные ученые считали, что здесь, в Средиземноморье, на глубине более 2800 метров отсутствуют представители некоторых групп животных, характерных для глубоководной донной фауны. В этом рейсе нашим биологам удалось обнаружить представителей многих классов животных на максимальной глубине котловины Тирренского моря — 3650 метров. Некоторые из этих животных встречаются только в Средиземном море. Среди них обнаружены новые виды. Один из них — глубоководный равноногий рак. Он не был известен науке. Его предстоит изучить, описать, дать ему название.

Очень важны наши находки на дне Ионического моря, которые опровергли суждение Переса. Большой неожиданностью была находка в Ионическом море брахиопод, вид которых в этом море не был известен. Столкнулись мы здесь и с другой загадкой. Нашли на большой глубине полихету, многощетинкового червя, который относится к глубоководному роду, известному только в Аравийском море. Как сюда попал этот червь? Через Суэцкий канал? Или, может быть, в те древние времена, когда сто

миллионов лет назад здесь существовал океан Тетис, охватывавший пространства теперешней Европы и Азии?

— Говорят, что на нашей планете все уже открыто,— улыбается Нина Георгиевна. — Далеко не так! С самым неожиданным можно встретиться даже в давно обжитом Средиземном море.

* * *

Лежим в дрейфе. Забортные работы продолжаются. Временами набегают особенно крутая волна и бросает судно в глубокий крен. Один раз легло так круто, что в его нутре долго стоял звон — что-то билось.

Мы, как всегда, в стороне от морских дорог. Второй день вокруг ни души. И вот неожиданно из-за горизонта проступили очертания невесть как оказавшегося в этих краях сухогруза, и довольно солидного. Шел он на большой скорости на расстоянии от нас почтительном. Но, должно быть, болтающееся на волне без движения наше судно его заинтересовало, свернул с курса, стал приближаться. Вскоре в бинокль мы различили название: «Христиан Андерсен» и на фокмачте датский флаг. «Что вы делаете в этой глухомани? — спросили датчане по радиотелефону. — Не нуждается ли в помощи?» Наши вахтенные объяснили, что судно научное, проводит исследования, на дно опущен глубинный трал — поэтому и стоим.

«Моряки от души приветствуют ученых! — тут же сообщили с сухогруза. — Пожалуйста, отыщите для всех нас счастье». С борта «Витязя» весело отозвались: «Отыщите непременно!»

Когда огромный сухогруз поравнялся с нашим маленьким «Витязем», то в знак уважения перед наукой он первым приспустил в приветствии флаг.

В тот день вечером в судовой библиотеке я взял томик Ромена Роллана. Напал в нем на приведенное автором любопытное высказывание Бетховена: «Искусство и наука являются лучшей связью между самыми отдаленными народами».

Очередной трал, заброшенный ночью, неожиданно принес хорошую пробу бентоса. Вместе с бентосом в трале оказалось два осьминога размером с большую лягушку каждый. Для Нессиса это был настоящий праздник. Ведь он специалист по головоногим. С первого взгляда стало ему ясно, что пойманы экземпляры необычные. Находку положил в банки с формалином и удалился с ними в свою лабораторию — изучать. По судну прошел слух, что у Нессиса — открытие! Стали разыскивать счастливого, пытались проникнуть в его лабораторию, чтобы поздравить, но он бесцеремонно выставлял каждого, невзирая на чины и звания. Грозно махал рукой: «Только не сейчас, только не сейчас!» И при этом вид был такой, будто мешают ему заниматься делом сугубо интимным.

Допустил к себе только меня как представителя прессы. Даже согласился ответить на вопросы. Из ответов я узнал, что на абиссальных глубинах Атлантики осьминогов еще никогда не находили. Возможно, он теперь располагает совсем новым видом — «не стыдно будет показать в Лондоне». Подумал, задумчиво глядя на свои драгоценные банки: «Но утверждать это определенно я не хочу. Пройдет время, прежде чем мне удастся сделать окончательный вывод. Ученый торопиться не должен». Я смотрел на невзрачных тварей, заключенных в банках, и мне очень хотелось, чтобы они в самом деле оказались счастливым открытием Нессиса, открытием, которого он заслуживал своей самоотверженной работой на нелегких научных вахтах у борта.

Несколько часов прятался Нессис в своей лаборатории — листал справочники по головоногим. Вечером я встретил его в коридоре. Ссутулившись, шаркая ногами, он шел на ужин.

— Ну как? — спросил я его на всякий случай, отлично помня его фразу «ученый торопиться не должен».

Взглянул на меня сбоку сухими глазами:

— Никак! Этот вид давно здесь известен, — развел руками. — Так что, ничего нового!

В голосе его звучало сочувствие мне: мол, не случилось сенсация для газеты. Но тут же вроде бы успокоил:

— И все же мы получили для науки два хороших экземпляра.

* * *

Все началось тридцать лет назад, когда он вдруг оставил почетное место главы лаборатории одного из ведущих московских научно-исследовательских институтов и ушел на скромную должность лаборанта в Институт океанологии. Человеку захотелось в море. Бывает в жизни такое, когда вдруг решишь разом порвать со всем привычным и ринуться в манящую даль новых горизонтов, навстречу новым ветрам. Эспер Александрович, человек до того сухопутный, и не знал, что в нем сидит настоящий моряк, скиталец, романтик. И вдруг эта самая вторая натура взяла в его судьбе власть в свои руки.

Тридцать лет назад Остроумов отправился в первый рейс «Витязя». С того дня тесно связал свою судьбу с судьбой ветерана советского океанологического флота. Через два дня мы отмечаем тридцатилетие научных плаваний «Витязя». Получается, что это и его, Остроумова, общий с «Витязем» «семейный» праздник.

— Это он, «Витязь», мне помог стать тем, кем я стал.

А стал он известным ученым, автором значительных монографий, организатором крупных научных исследований, участником и главой многих морских экспедиций.

У него горячие глаза южанина и негромкий мягкий голос: О своей химии говорит с добротой, даже ласковостью, как о любимом существе. Беседовать с ним интересно, и легко смиряешься с резкими запахами химикалий в его лаборатории, а многочисленные колбы, реторты, пробирки, змеевики, синий пламень газовых горелок — вся эта загадочная, кудесническая обстановка нашей беседы только подчеркивает значительность и необычность того, о чем хозяин лаборатории говорит.

В экспедиции Эспер Александрович руководит отрядом химиков. Программа отряда — изучение химических процессов в осадках на дне моря. Материал для исследования химикам поставляют геологи, которые собирают грунт своими мощными геологическими трубками. Осадки на дне моря накапливаются очень медленно. Их образуют наносы из вод впадающих в моря рек, останки живого морского мира, пыль из воздуха, метеоритная пыль. Врезаясь на дне моря в грунт, геологическая трубка проникает сразу в прошлые тысячелетия. По полученным пробам химики могут судить о том, как в этом районе проходит процесс образования минералов, ведь этот мягкий, похожий на глину донный грунт в конце концов превратится в твердую породу. Пробы в разных точках нашего маршрута из Новороссийска разные — все зависит от течений, наносов рек, солености...

— И немало такого, над чем придется поломать голову, — задумчиво говорит он. — Далеко еще не все распутано. Химия — мир необъятный, это тысяча и одна ночь.

Вот так же о своих науках говорили мне биологи, геологи, геофизики. Тот, кто вступает на борт «Витязя», в науке не служит, наукой живет. И именно поэтому эти люди и принесли такую громкую славу первому советскому кораблю науки. Сохранят ли идущие на смену их традиции — преданность делу, самоотверженность и бескорыстие?

НАШ ПРАЗДНИК



1 апреля 1979 года. Атлантический океан Координаты 41°35' Норд; 13°55' Вест.

Обычно подъем ровно в восемь. И как всегда, объявил

его по судовому радио старпом Евгений Смагин. Но сегодня разбудил нас на час раньше, и голос старпома, разносимый динамиками по всем палубам судна, был торжественным: «Дорогие витязяне! Поздравляем вас с замечательным праздником...»

Я взглянул в иллюминатор: в океане штиль и солнце встает из океанских глубин свежее и ясное. Пока одеваюсь, привожу себя в порядок, слушаю по радио концерт из Москвы; передают «Аделаиду» Бетховена. Торжественная бетховенская музыка вполне подходит к нашему сегодняшнему настроению. А вот по радио и последние известия: «...Сегодня прославленный «Витязь» отмечает тридцатилетие своего научного поиска...» Приятно: вспомнила о нас Москва!

Никто не сомневался, что юбиляр — «Витязь» получит множество поздравлений. При его-то славе! Поэтому заранее около дверей в кают-компанию прикрепили к стене просторный лист ватмана и в его левом верхнем углу крупно вывели красной тушью: «От тех, кто о нас помнит». Самой первой была получена и наклеена на ватман радиограмма с просторов той же Атлантики, где находились и мы. В это время к берегам Африки подходило другое советское научно-исследовательское судно «Академик Курчатов», которому «Витязь» передавал свое флагманство в научном флоте. В этот раз руководителем экспедиции на «Курчатове» был член-корреспондент АН СССР директор Института океанологии АН СССР Андрей Сергеевич Монин. Как директор этого крупного морского научного заведения он и являлся «хозяином» нашего теперь уже довольно многочисленного океанологического флота. В его подчинении корабли современные, первоклассные, но я знаю, сердце свое Монин отдал старенькому «Витязю» Известный ученый, организатор, в подчинении которого тысячи людей, Андрей Сергеевич неизменно откладывал все дела, когда речь заходила о дальнейшей судьбе «Витязя» «Это же наша национальная реликвия, — говорил он, — никогда не простим себе, если ее

лишимся». И отправлялся с визитами к разным начальникам, большим и поменьше, писал горячие письма, выступал с трибун, по телевидению — доказывал, убеждал: «Витязя» разрезать нельзя!». И если в самом деле после этого рейса «Витязю» будет сохранена жизнь, заслуга в этом прежде всего — Андрея Сергеевича Моница.

Из кают витязяне выходят одетые по-праздничному — при полном параде. Ветераны даже орденские колодки нацепили. Первым встретил на палубе Георгия Николаевича Иванова-Францкевича, пожилого человека с молодым, открытым загорелым лицом, красиво обрамленным густой копной серебряных волос. Крепко пожал ему руку, поздравил. Вот уж кто по праву сегодня в самом центре праздника! До войны штурман дальнего плавания, в войну солдат, дошедший до Берлина. После войны — ученый, ему поручили поиск подходящего для науки судна. Именно он отыскал в морфлоте будущий «Витязь», руководил его переоборудованием, участвовал в его первом научном рейсе, потом еще в одиннадцати.

Ровно в восемь на баке происходит событие, которое всем нам запомнится на всю жизнь. Все свободные от вахты витязяне — и моряки, и ученые — выстроились вдоль бортов. Старший помощник капитана Евгений Смагин отдает рапорт торжественно парадному капитану. Козырнув старпому, капитан неожиданно громким голосом приказывает поднять на фок-мачте Государственный флаг СССР и вымпел Академии наук СССР. Молодые матросы в белых перчатках ловко перебирают шнур, и два полотнища — красное и бело-голубое взлетают к вершине мачты. В эту минуту раздается такой знакомый зычный гудок «Витязя». Я вспоминаю: десять лет назад был такой же рапорт и подъем флага и торжественный гудок корабля — когда «Витязь», спустя ровно сто лет после высадки Миклухо-Маклая в Новой Гвинее, подошел к берегу, который теперь носит имя русского путешественника.

Приходит к витязянам их праздник. Готовились к нему давно. И не только на борту судна. Все последние дни с перегрузкой работала наша радиостанция. Непрерывным потоком шли к нам на борт поздравительные радиogramмы. Их наклеили на листы ватмана, вывесили у входа в кают-компанию. Мы читали и радовались: какой великий авторитет у нашего судна!

«Дорогие товарищи! От имени Президиума Академии наук СССР и себя лично сердечно поздравляю экипаж «Витязя», научных работников экспедиции с 30-летием службы «Витязя» советский науке. «Витязь» много лет носил почетное звание флагмана советского научного флота, с его именем связаны выдающиеся открытия в Мировом океане, в экспедициях «Витязя» сформировалась советская школа океанологов. «Витязь» на многих широтах был первым посланцем Советской страны, способствовал укреплению научных связей и дружбы с другими странами. Желаю всем участникам юбилейного рейса развивать и дальше славные традиции творческого поиска, крепкой дружбы. Президент Академии наук СССР академик Александров».

Эта радиogramма открывала поток поздравлений, которые получила экспедиция. Министр морского флота Гуженко, секретарь ЦК ВЛКСМ Пастухов, президент Географического общества СССР Трешников, председатель АПН Толкунов, коллектив дрейфующей станции «Северный полюс-22»... Академики, директора научных институтов, партийные работники, ректоры университетов, моряки, старые витязяне... Пришла радиogramма в стихах с борта исследовательского судна «Рудольф Самолович». Она начиналась так: «Привет тебе, наш старший брат и друг! Ты тридцать лет легендами оваян...» Радиogramма от бывшей витязянки Александры Васильевны Костырко, которая сейчас живет около Геленджика: «Поздравляю с юбилеем дорогой корабль-труженик, всех участников рейса. Первый океан, заход в Сингапур, первый тропический ливень, переход экватора, Южный крест над нами,

Австралия, замечательные люди, преданные науке и морю, — все для меня «Витязь».

Радиограмма от Ивана Дмитриевича Папанина: «Вам выпал счастливый жребий быть участниками юбилейного рейса...» От коллектива Арктического и Антарктического института: «...Не многие из судов мирового экспедиционного флота могут гордиться такой славой, как «Витязь».

В числе последних пришла радиограмма, адресованная начальнику экспедиции и мне, корреспонденту «Правды». Мне было особенно приятно ее получить. Много стояло за этой радиограммой. Истоки ее в событии почти двадцатилетней давности. В декабре 1962 года два турбовинтовых самолета первой советской воздушной антарктической экспедиции, совершавшие через полмира трансконтинентальный перелет из Москвы к высокоширотной полярной базе Мирный, сделали попутную посадку на американской антарктической базе Мак-Мердо. Я был участником этого перелета. Вместе с моим товарищем Юрием Гавриловым мы отправились из Мак-Мердо вдоль побережья Моря Росса на мыс Армитаж, где с давних времен стоит полуразрушенная хижина экспедиции капитана Роберта Скотта. Из этой хижины отважный полярный исследователь с товарищами отправился к Южному полюсу Земли. На обратном пути у них не хватило сил добраться до этой хижины. Они погибли от холода и голода Там, в хижине мы с Юрой откопали из-под снега полувековой давности железный ящик, на котором было написано: «Глазго—1905». Вскрыли ящик и обнаружили в нем галеты Именно до этих галет которые могли бы спасти людям жизнь, не дошли Скотт и его товарищи в своем трагическом возвращении с полюса Как драгоценную реликвию мы взяли по паре этих галет себе на память. Одну из них в Москве я подарил Константину Георгиевичу Паустовскому. Писатель всегда мечтал побывать в Антарктиде, написал взволнованный рассказ об экспедиции Скотта. Был счастлив получить в подарок гале-

ту. Помню, с какой бережностью положил ее себе на ладонь, долго смотрел на нее, словно видел в этом куске черствого хлеба полувековой давности страдания и мужество людей, которые всегда вызывали его восхищение. Когда год спустя Константин Георгиевич приехал в Лондон, он подошел к берегу Темзы, где на вечном причале стоит «Дискавери», корабль, на котором экспедиция Скотта добиралась до берегов Антарктиды. Теперь на борту судна музей Роберта Фолкона Скотта. Этому музею Паустовский и вручил принесенную мной галету, — ныне она в его экспозиции.

Эту историю я рассказал несколько лет назад Дмитрию Шпаро, молодому ученому, который провел исследования некоторых районов Арктики и мечтал совершить лыжный поход к Северному полюсу. В «пробивании» похода мы, журналисты, старались ему помочь — борьба была непростая. Нашлись люди, которые пожимали плечами: «Что за нелепость — на лыжах на Северный полюс! До него запросто можно долететь на самолете». Но Шпаро не сдавался, убеждал, что такой лыжный поход — это еще один вызов человека стихии, еще одно утверждение нашей власти над природой. На кресте, поставленном в Антарктиде недалеко от Мак-Мердо в память экспедиции Скотта, я прочитал надпись: «Бороться и искать, найти и не сдаваться». Изречение это стало крылатым. Его использовал в книге «Два капитана» Каверин. Оно стало вроде бы клятвой тех, кто бросает вызов природе. Я знаю, капитан Скотт — любимый герой и Дмитрия Шпаро.

И вот радиостанция «Витязя», находящегося в просторах Атлантического океана, получила радиограмму из Арктики: «Участники лыжного перехода от берегов СССР к Северному полюсу шлют горячий привет экспедиции. Бороться и искать, найти и не сдаваться. Шпаро». Радиограмма была передана с трассы похода и переслана на «Витязь» радиоцентром дрейфующей станции «Северный полюс-24».

* * *

Вывесили стенную газету, которую готовили почти неделю. Наши самые почетные витязяне отвечали на вопрос редакции: «Что значил «Витязь» в вашей жизни?» Ни одну из заметок нельзя было читать равнодушно. Писались от души, писались так, будто речь шла не о судне, а о дорогом и близком человеке. Вот отрывки из двух заметок.

«Плавание на «Витязе» — самая лучшая и романтическая пора жизни многих из нас. Ведь каждая экспедиция — это большое событие не только в науке, но и в личной жизни каждого участника. Этот последний, 65-й рейс — моя пятнадцатая экспедиция на «Витязе». У других моих товарищей тоже не первая. И все же, когда в Новороссийске мы увидели в порту такие знакомые очертания нашего родного «Витязя», у нас сжались сердца и на глазах навернулись слезы. В судьбе этого судна были и наши судьбы, сделанные научные открытия, защищенные диссертации, найденное здесь личное счастье, в судьбе этого судна — наша молодость. Доктор биологических наук, профессор Л. А. Пономарева».

«В первый раз я плавала на «Витязе» 28 лет тому назад, когда у меня еще не было детей.

Я была тогда первой аспиранткой лаборатории бентоса ИОАН. Потом были еще шесть рейсов, когда вместе со мной путешествовала фотокарточка дочери. Сейчас со мной плавает смеющееся личико двухлетнего внука, его мама впервые «поплыла» со мной именно в этом возрасте. Гляжу на него, удивляюсь бегу времени, и кажется, что держу прожитую часть жизни за кончик, как веревочку, которая крепкими узлами завязана на «Витязе» — моем втором доме. М. Н. Соколова».

* * *

Утром получили от английской метеослужбы синоптическую карту. Она была разрисована кругами изобар,

которые, подобно слоям на пне, окружали черное сердце циклона. Кривые непогоды, как клешни, наполнили на Англию, на берега Европы. Циклон пересекал и наш курс.

Он еще далеко, но ветер крепчает. Лежим в затяжном дрейфе. Последняя наша станция. Эхолот определил под нами глубину в пять тысяч метров. Мы работаем в северной части Иберийской котловины. Опускание и подъем трала — дело долгое. Работы начались утром, и вот уже стало смеркаться, а трал все еще в пучине. На западе небо полыхало красноватым, печного отсвета, явно недобрый закатом. Шторм предвещает.

Наконец настал решающий момент. Там, где трал должен появиться, трос, на котором он опущен, пикой уперся в белый круг прожекторного пучка. У борта сгрудились матросы в касках. Рядом с ними воинственно торчат две бороды — одна рыжая и густая, Никиты Кучерука, другая, небольшая, клинышком, тоже рыжеватая, Доната Владимировича Наумова. А работа сейчас опасная — ветер стал штормовым. В сторонке от них — близко к тралу не подпускают — в шапке со спущенными ушами стоит Виноградова, командует операцией.

И вот наконец сеть трала извлечена из морской пучины. Кончики ее «бороды» обвисли, в них что-то есть. Это «что-то» вываливают в противень. Станция завершена. Дежурная сегодня Виноградова — ей и докладывать на мостике о завершении работы. Но на этот раз доклад ее необычен. На мостик уже поднялись капитан, начальник экспедиции, штурманы. И вот старпом Смагин берет в руки микрофон и по судовой радиотрансляции раздается его голос: «Внимание! Внимание! Сегодня, второго апреля тысяча девятьсот семьдесят девятого года, в двадцать часов десять минут по Гринвичу закончилась последняя, номер 7943, в этом рейсе и во всей 30-летней трудовой деятельности в Тихом, Индийском и Атлантическом океанах научная станция ветерана советского океанологического флота нашего славного «Витязя». Он честно выпол-

нил свой долг и сейчас ложится на генеральный курс к берегам Родины, к последнему своему причалу».

И над пустынными просторами океана раздался долгий прощальный гудок корабля. Произвести его в этот раз поручили Нине Георгиевне Виноградовой, участнице первого рейса судна и руководителю последней научной станции в тридцатилетней истории «Витязя».

Зашел в лабораторию к бентосникам. Пинцетами извлекали из противней «зверей». С уважением положили в банку нечто скользкое, длинное, зеленое — морской огурец. По пробиркам раскладывали какие-то комочки, звездочки, ракушки, палочки.

— Знаете, как это называется? — с загадочной улыбкой спросила меня Марина Соколова. — Очень просто! Попробуйте запомнить: стронгелоцентротус дробохиэзис. Если запомните, считайте, что сделали первый шаг к освоению нашей науки.

И показала мне всего-навсего обыкновенного морского ежа.

В стороне от биологического улова лежат посторонние предметы, которые зацепил трал на глубине в пять тысяч метров. Их называют антропогенными. Это кусочки шлака. Они тоже уникальны. Пролежали на дне больше века — ведь сбрасывали их в воду первые пароходы, которые отправлялись из Европы в Америку. И еще один неожиданный предмет оказался здесь — зеленая бутылка старомодной формы. Лет сто назад кто-то ее швырнул за борт. Мы извлекли бутылку из вечности.

* * *

Океан залит солнцем и сед от белой пены. С мостика сообщили, что ветер превышает восемь баллов. Шторм приличный. Получили новую синоптическую карту. Она не радует. Центр циклона подошел к самой Англии и теперь пересек нам курс. Сейчас мы с ним и встречаемся. Ветер срывает с гребней волн пену, несет ее белым туманом.

ном над водой. Временами судно ложится на борт довольно рискованно — до тридцати градусов. При таком крене легко может вытряхнуть тебя из койки.

«Судовому врачу срочно подойти к кают-компани! Повторяю...»

Голос по судовому радио полон тревоги. Что случилось? Цепляясь за перила, я выбираюсь из своей каюты. Трое матросов несут по коридору человека с седой головой. Это Андрияшев. Через полчаса врач произносит диагноз: перелом трех ребер. Спускался по трапу, судно внезапно круто легло на борт, сбило с ног, швырнуло вниз по трапу.

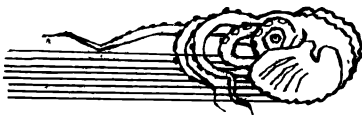
Вот что значит исследовательская работа в море! Не так уж редки в рейсах научных судов подобные ЧП. И заранее не постелишь соломку. Ведь это — море!

* * *

Идем по Ла-Маншу. Ход максимальный. Торопимся скорее доставить на берег Андрияшева. С левого борта проступают высокие белые берега Англии. В Лондон нас не пускают. Разрешили заход в Дувр.

На пустынном причале, к которому швартуется «Витязь», поблескивает на солнце белой эмалью кузова машина скорой помощи.

ПОСЛЕДНИЕ ДНИ, ПОСЛЕДНИЕ МИЛИ



У берега Темзы к бревенчатым причалам пришвартованы старинные заслуженные суда. Щетинится острыми мачтами и острым бушпритом «Дискавери», покачивает-



«Дискавери» у причала на Темзе

ся на волне неуклюжий колесный речной пароход «Олд Каледониа» и столь же старенький морской «пассажир» «Веллингтон». Около мрачной по виду крепости Тауэр, недалеко от знаменитого башенного тауэрского моста вдруг видишь стальную серую громадину крейсера «Бел-фаст», героя времен второй мировой войны, а недалеко от морского музея уже издали узнаешь гордые очертания знаменитого чайного клиппера «Катти Сарк», самого быстроходного парусного судна прошлых времен.

Умеют англичане ценить и беречь реликвии прошлого, беречь то, что может составить национальную гордость, что может служить добрым примером для воспитания подрастающих поколений.

Шевельнулась в душе обида. Наш «Витязь» заслужил не меньшую славу, чем все эти стоящие на Темзе корабли-реликвии. Все права имеет «Витязь» на почетный причал, на продолжение существования уже в роли особо ценного экспоната истории отечественной науки. Не один год группа энтузиастов ведет нелегкую борьбу за то, чтобы сохранить жизнь «Витязю» и после его ухода с морских трасс. Сколько писем и страстных призывов пришлось отправлять, сколько разных начальников убеждать в элементарном: не имеем права относиться равнодушно к лучшему в своей собственной истории. А ведь были суждения: зачем сохранять «Витязь», кого может вдохновить старая ржавая посуда? Пустяковая мальчишеская романтика! Пустить ее на слом, и дело с концом. Вот так отправили «на гвозди» в свое время легендарный «Ермак», прославленный «Красин» и «Малыгин»... И обокрали свою память о прошлом. Идет «Витязь» к последнему своему причалу, а где будет этот причал, никто не знает. Обо всем этом часто толкуют витязяне.

Всем хочется верить: будет наш «Витязь» спасен. И займет свой почетный причал. Не пойдет на «гвозди», как его собратья.

Группу ученых-витязян во главе с Андреем Аркадьевичем Аксеновым пригласил в гости Британский музей. Слава музея мировая. Расценили это приглашение как знак внимания к «Витязю» и к советской океанологии. К группе присоединился и я.

На тихой лондонской улице вошли в светлое, по-старинному нарядное здание музея и сразу же оказались окруженными вниманием и заботой. Встречал нас вместе с другими сотрудниками музея высокий худощавый человек в элегантном бежевом костюме, произнес короткую, явно торжественную речь по случаю нашего визита. Это был доктор Р. Н. Хэдли, директор музея, известный ученый. Естественно, в ответ произнес речь и Андрей Аркадьевич, тоже с приличествующей моменту и обстановке старомодной церемонностью — это удается нашему неизменно импозантному начальнику великолепно. Вручили директору комплект научных книг, которые передавали витязяне в дар Британскому музею. Потом участники встречи передали доктору Хэдли и книги, авторами которых были они сами. Вручил свою книгу и я — о путешествии на «Витязе» по просторам Тихого океана. В этой книге целая глава посвящена подвигу капитана Скотта. И еще зачитал я вслух текст радиogramмы, полученной от Димы Шпаро. «Бороться и искать, найти и не сдаваться...» Когда этот текст перевели на английский, англичане одобрительно закивали: эту фразу у них знает каждый школьник.

Нас пригласили осмотреть музей. Он производил огромное впечатление богатством своей коллекции, продуманной до деталей, и очень доходчивой экспозицией. Поражали воображение скелеты гигантского ящера, пещерного медведя, саблезубого тигра, муляж гигантского кита — финвала, похожего на подводную лодку. Дольше всего наши биологи задержались в залах, которые

пестрили коллекциями насекомых, особенно бабочек, роскошными собраниями кораллов и ракушек.

— Вот взгляни на эту ракушку, вот эту светленькую. — Николай Васильевич Парин подвел меня к одной из витрин. — Прочитай пояснение!

Я прочитал. В пояснении было написано, что ракушка уникальнейшая, в мире их всего восемь, и были перечислены музеи, где они находятся.

— Здесь ошибка! — Светлые глаза Парина удовлетворенно поблескивали. — В мире их не восемь, а девять. Девятая — у меня. Я нашел ее на одном из тропических островов.

Осмотрев основные залы музея, ученые разошлись по лабораторным помещениям — у каждого здесь было дело. Меня же пригласили в библиотеку. Моим патроном в этой экскурсии был высокий седой человек с благообразной внешностью. Вид у него был классически английский, с первого взгляда мне показалось, что он наглухо застегнут не только на все пуговицы пиджака и жилетки. Но мистер М. М. Роуландс оказался доброжелательным, улыбчивым живым человеком. От английского стиля была в нем лишь некоторая церемонность и значительность жестов в те минуты, когда со связкой ключей он вел меня в святая святых — библиотеку музея. Со значительностью открывал крепко запертые двери — одну за другой в длиннейшей анфиладе, которая вела к главному хранилищу. Значительно представлял меня сидящим в этих комнатах старцам: «Этот русский джентльмен интересуется капитаном Скоттом». И старцы тоже значительно мне кивали, значительно улыбались и значительно пожимали мне руки. А какая-то седая дама предложила мне расписаться в толстенном журнале, и когда я расписался, мистер Роуландс сообщил, что в этой книге оставляют свои автографы только почетные посетители библиотеки. Я был польщен.

Наконец он ввел меня в просторную комнату, уставленную массивными шкафами, и усадил за широкий кры-

тый сукном стол. Вынул из шкафа толстую папку, раскрыл, протянул мне, и я обомлел: передо мной был подлинный дневник капитана Скотта. Дневник, который он вел в Антарктиде.

Когда я прощался с любезным мистером Роуландсом, он с грустью сказал:

— Нам приятно, что в России почитают капитана Скотта, нашего национального героя. У нас имена героев прошлого, таких, как Скотт, не очень-то знакомы молодым. Молодых больше интересуют имена футболистов и кинозвезд.

И мы с мистером Роуландсом потолковали о том, как важно сберечь для молодых поколений память о тех, кто «боролся и искал», жизни отдавал во имя науки и прогресса человечества. И беречь память не только о замечательных людях, но и замечательных кораблях.

* * *

В Дувр мы возвращались поездом. Он шел неторопливо, часто замирал на остановках. Зеленела за окнами вагона апрельская Англия. До Дувра больше ста километров, и перед нашим взором разворачивались картины провинциальной Англии — маленькие городки под чешуей черепичных крыш, чистенькие с белыми квадратами оконных рам деревушки. Но смотреть на Англию нам было некогда. Говорили о минувшем дне в Британском музее. Провели там целый день. И все были довольны работой. Я приглядывался к оживленным лицам собеседников... Зезина, Аксенов, Наумов, Парин... Будто возвращались не с работы, а с праздника. Их понять можно.

СССР принадлежит к числу ведущих стран в области исследования океана. Взглянуть хотя бы на список участников нашей экспедиции. В ее состав входят ученые с признанными в мировой науке именами. Подобных в мире по пальцам пересчитать — эксперты по ось-

миногам, медузам, морским перьям, антарктическим рыбам, морским звездам, донным осадкам, глубинным течениям, трещинам в дне океана... Не просто эксперты, а по некоторым разделам наук высшие авторитеты. Где есть еще такие? Несколько в США, несколько в Англии, несколько в Японии, Франции, Дании... А может быть, один или два. И все знакомы друг с другом, если не лично, то по научной переписке, по книгам. Донат Владимирович Наумов, специалист по медузам. С гордостью показывал каталог библиотеки музея — в нем были названы три книги Наумова. Ольга Зезина вздыхала: «Ну, что можно было сделать в Британском музее за один день!» Ее подбодряли: «Все равно без вас не обойдутся». А ведь и вправду — не обойдутся. Ведь Зезина одна из немногих в мире, а в СССР единственный из специалистов по современным брахиоподам, особому типу глубоководных животных. Для консультаций ей присылали свои находки американцы с экспедиционных судов «Чейн» и «Альбатрос», датчане с «Галатеей». Зезина шутит: «У нас свое международное братство брахиоподчиков». В Лондоне договорилась со своими коллегами об очередном научном обмене. В советской коллекции отсутствует одно семейство брахиопод... Его восполняют англичане. А наши пришлют для их коллекции то, чего недостает им.

В Британском музее Ольга Николаевна работала с типовыми изначальными экземплярами, собранными еще сто лет назад знаменитым английским научно-исследовательским судном «Челленджер». Эти экземпляры, поскольку они были обнаружены учеными впервые и впервые научно описаны, стали эталонами. Хранятся в Британском музее. Ими и надо руководствоваться, чтобы правильно описать новое найденное морское существо — рыбу или моллюска...

Если налицо очевидные различия, значит, существо может быть уже другого вида. Эталоны мечтает увидеть каждый ученый-биолог.

Почти весь день просидел в музее Николай Парин, даже часика не позволил себе выкроить на осмотр Лондона, в котором он впервые. Изучал эталоны летающих рыб, которые его давно интересуют.

— Конечно, жаль, что не взглянул на Лондон, — сетовал он. — Попаду ли еще? Но зато отлично поработал. И вот, взгляните, что получил. — Извлек из портфеля небольшую стеклянную банку, в которой в формалине застыла маленькая бледная горбатенькая, почти бесцветная рыбка.

— Эталон! — сказал Парин и выразительно поглядел на нас.

И нам стало ясно, что Парину оказали в Британском музее высочайшее доверие — дали эталон редчайшей антарктической рыбы. Вез Парин этот эталон старшему другу и учителю Анатолию Петровичу Андрияшеву. Все дни стоянки «Витязя» в Дувре ученый находился в местном госпитале в состоянии недвижимом и грустном. Сколько лет мечтал побывать в Британском музее и увидеть эталон нужной ему антарктической глубоководной рыбы, которую давно изучал! И вот такая нелепая история! Узнав о беде известного ихтиолога, работники музея пошли на рискованный шаг — разрешили бесценный эталон вынести за пределы музея. Конечно, на время, только для того, чтобы попавший в беду ученый мог взглянуть на него. А ведь даже взглянуть для ученого — великая удача.

— Для Андрияшева это лучше всякого лекарства, — радовался Парин. — Увидит и пойдет на выздоровление. Помяните мое слово!

И, слушая Парина и других, кто был сегодня в музее, я снова подумал о них как о людях удивительных, необыкновенных, по-настоящему одержимых. Именно эта полнейшая самоотдача в служении избранной цели, целостное умственное и душевное на ней сосредоточение и помогли героям и мученикам истины и познания вести за собой человечество по пути мудрости и прозрения.

В Дувре с вокзала мы добирались до порта, где стоял «Витязь», по набережной. С Ла-Манша дул свежий ветер, доносил гудки уходящих из Дувра кораблей и стрекот турбин стремительного парома на воздушной подушке, направляющегося к английскому берегу. Набережная была пустынна — ветер разогнал с нее гуляющих. Вдруг мы увидели монумент. На постаменте возвышалась бронзовая фигура человека в кожаной куртке, в кепи со спущенными ушами, в старомодных крагах. Слегка наклонившись вперед, он внимательно всматривался в простор Ла-Манша. На цоколе мы прочитали: «Чарлз Стюард Роллс. Первый человек, который перелетел Ла-Манш и вернулся обратно в одиночном полете 2 июня 1910 года».

Пошли по набережной дальше и встретили еще один монумент. На гранитном постаменте высилась бронзовая голова человека с открытым волевым лицом. Надпись гласила: «Мэтью Вебб. Вплавь преодолел Ла-Манш 24—25 августа 1875 года. Погиб на Ниагаре».

Молча постояли у монументов. Пошли дальше. В конце набережной расстались. Мы все отправились в порт, на «Витязь», а Парин в город, в госпиталь — показывать Андрияшеву эталон антарктической рыбы.

* * *

В шесть вечера вышли в туманный Ла-Манш и полным ходом последовали по генеральному курсу. Впереди у нас последний порт захода — Копенгаген. Идти до него двое суток, а в нашем распоряжении четверо. Избыток образовался из-за сокращения работ в Атлантике по причине непогоды. Раньше времени Копенгаген к себе не пускает. Стоит там натовская эскадра, местные власти решили, что приход советского исследовательского судна в этот момент нежелателен, почему-то побаиваются «Витязя».

Выбрали в Северном море место помельче, бросили якорь и стали «убивать время». Любители рыбной ловли вышли с лесками на корму — ловить рыбу для Евгения Михайловича Крепса. Все заботные научные работы завершены на последнем нашем полигоне в Атлантике, а вот для академика Крепса они еще продолжаются.

Ночью прошли узким проливом, слева по борту сверкала огнями Швеция, справа — Дания. А на заре привалил «Витязь» к пассажирскому причалу в самом центре Копенгагена. Последний чужой причал «Витязя» из тысяч, к которым он приставал на протяжении трех десятилетий. Мы шагнули с трапа на асфальт набережной и очутились в сером неприятном весеннем утре. Там, на юге Европы, все цело, там уже наступило лето, а на этом северном берегу на деревьях только-только проступал зеленый пух молодой листвы.

Прошли недалеко по берегу залива, и вот она, знаменитая Русалочка — символ Копенгагена, — притулилась на валуне у самой воды, поджала ноги-хвост, продрогшая под студенными северными ветрами. Недалеко от Русалочки памятник морякам: в граните выбиты имена погибших в разные времена датских судов. А если пройти еще немного, то встретится огромный черный валун. На нем высечены барельефы трех мужчин в полярных кухлянках, вместе с ними собаки с нартами. Люди устремлены вперед, кажется, они бросают вызов природе, времени и расстояниям. Мне сказали, что это памятник в честь тех, кто осваивал суровую Гренландию.

На всем нашем пути, во всех портах, куда заходил «Витязь», мы неизменно встречали запечатленную в монументах, надгробьях, скульптурах, мемориальных кораблях у вечных причалов благодарную память людей о тех, кто, не зная в жизни покоя, шел на риск и даже смерть ради счастья поисков и открытий. И в своем последнем рейсе неутомимый искатель «Витязь», казалось, специально приобщил нас, витязян, к свидетельствам

величия духа и помыслов других народов, чтобы напомнить нам, что мы, — бойцы одной великой и вечной армии прогресса.

* * *

В Копенгагене у витязян среди ученых немало друзей и знакомых. И не удивительно: датчане занимают одно из ведущих мест в мире в морских биологических исследованиях. Поэтому наше сотрудничество давнее и очень необходимое. Только вошла Ольга Зезина в Зоологический музей Копенгагена, как ее тут же потащили в лабораторию: «Помогите, пожалуйста, определить вот этот образец». А Марину Соколову датский ученый Оле Тендал встретил не только как коллегу, но и как соавтора общего открытия. В свое время Соколова выявила существование в бентосе странных крошечных комочков. Названия для них не придумали, стали так и называть — «комочками». Впервые существа эти научно описал Оле Тендал и по выбранному Соколовой слову «комочек» все это семейство простейших назвал «комикиация».

— У нас есть для вас кое-что новое, — весело заявила Тендалу Соколова, извлекая из портфеля банки с образцами. — Вот, взгляните, что мы нашли в Иберийской котловине.

Датчане приехали проститься с «Витязем». Остановились у трапа и, прежде чем шагнуть на него, почтительно сняли шляпы. Знаменитый датский ученый директор Зоологического музея Торбен Вольфф, поднявшись к нам на борт, сказал: «Витязь» — самое знаменитое научное судно нашего времени. Он внес в мировую науку вклад, который трудно переоценить».

* * *

Многое испытал наш «Витязь» за долгие годы своих скитаний. Помню, как десять лет назад в ночь под Новый год в Тихом океане мы оказались на пересечении

двух тайфунов «Роза» и «Софи», и были минуты, когда казалось, «Витязь» уже не сможет одолеть очередную гигантскую волну, которая стеной надвигалась на него, грозя раздавить, как скорлупку. Свирепые штормы, коварные подводные рифы, карающие стрелы молний тропических гроз, шипящие хлысты смерчей... Что только не встречалось на его пути! И вот в последний день последнего его плавания судьба ниспослала ему новое испытание. Вроде бы хотела удостовериться: не потерял ли он, старый морской бродяга, мужество и стойкость перед уходом на пенсию.

Мы покидали Копенгаген вечером. Залив был в тумане. Акватория порта, пролив Зунд и, как нам сообщили, вся Балтика забиты плотным туманом. За пределами порта нас долго тоскливо предупреждали об опасности густыми сигналами-гудками невидимые в набухающем вечерней мглой тумане плавучие маяки. «Витязь» отвечал им печальным басом.

Всю ночь раздавались тревожные вскрики нашего судна. Туман не рассеивался, вздымался призрачными волнами, пенился. С приходом утра он еще больше загустел, казалось, мы плывем в кипящем молоке. Я поднялся на мостик. Там был капитан и его старший помощник. Глаза у них были красными от бессонницы и напряжения. Вахтенный помощник, болезненно шурясь, пытался что-то разглядеть по курсу судна. Но что там разглядишь! Видимость всего метров сто. Даже нос судна начисто стерт, а грот-мачта еле обозначена.

Испытания подбрасывались нам одно за другим. Вышел из строя локатор, через несколько часов, перегревшись от перегрузки, отказал и второй. Вот беда! Настоящая беда! Никогда такого не случалось! Шли словно ослепленные. И гудел, гудел «Витязь», кого-то предупреждая о себе. Шли по дороге проторенной, ходовой, и опасность встречи с другими судами велика. На баке, как в давние времена, сидел, закутавшись в овчинную шубу, впередсмотрящий и вслушивался в наползающие

на судно волны тумана: вдруг долетят звуки идущего навстречу корабля — если вовремя услышать, еще можно успеть отвернуть в сторону. И не раз приходилось отворачивать. Но шли, скорости не сбавляя. На малой скорости идти опаснее.

Днем на палубе я увидел Крепса. Он стоял у борта, глядя в серую пелену тумана. Его лицо сохраняло спокойствие, но глаза поблескивали. Вроде бы даже радовался новому испытанию, которое случилось на нашем пути.

Подставив лицо ветру, пересиливая рев сирены, крикнул:

— Отличная обстановочка! Как раз для закаливания нервов. Полезна особенно для молодых ученых. Знаете, порой в науке вот так, как сейчас,— идешь в сплошном тумане, но хода сбавлять нельзя ни при каких обстоятельствах.

— Евгений Михайлович, решились бы вы снова пойти в такой рейс?

— Решился бы? Какой разговор! Хоть завтра! Это же великое благо — путь.

...Хожу по палубам судна. Прощаюсь с «Витязем» как с родным домом, который покидаю навсегда. Каждая доска на палубе знакома, с каждым уголком здесь что-то связано.

Больше всего любил я самую верхнюю, шлюпочную палубу. Часто приходил сюда по ночам после вахты, ложился в старый продырявленный шезлонг и смотрел на звезды. Только в океанских просторах такое величественное и такое глубокое небо. Именно здесь особенно ощущаешь себя частью великой природы, очень крошечной частью, но такой же в этом мирозданье незаменимой, как этот океан, как сама наша голубая планета. Под куполом звездного храма, вознесенного над океаном, думается хорошо, свободно и думы твои чисты, значительны, свободны от шелухи мелочных тревог, суеты и мельтешенья нашей будничной земной жизни. И кажется в

мерцании звездной россыпи запечатлена живая память не только о движении далеких миров в глубинах времени, но и память о твоей собственной короткой, как вспышка метеорита, человеческой жизни. И лишь ниточки радиоантенн, рассекающие небо над головой, напоминают, что где-то есть земная твердь и люди, которых ты оставил.

...Это было десять лет назад. Тогда в Тихом океане «Витязь» часто ложился в дрейф для забортных работ. Чтобы ученым не было скучно во время долгих вахт, наш радист крутил пластинки, и мощные динамики разносили музыку по палубам и океану. Радисту часто заказывали любимое — ведь каждый уносил в океан свое прошлое с его радостями и печальями.

Кто-то был особенно требовательным, и для него, чаще чем для других, по нескольку раз проигрывали «Опавшие листья». И сейчас мне вспоминается жаркое полуденное марево тропического океана, стеклянный звон волны, монотонный гул лебедки, опускающей трал, и мелодия грустной французской песенки об осени, о разлуке, о чьей-то утраченной любви...

И еще чаще других прокручивали в тот рейс модную тогда песенку:

Позови меня, позови меня!
Хоть когда-нибудь позови!

Всегда кто-то кого-то должен звать. Без зова не отыщешь счастья. Вот и «Витязь» позвал меня на свои палубы — к труду, скитаниям и думам о звездах, о жизни, о любви, о самом главном и настоящем, что есть в судьбе человека. Позвал в последний раз.

Была еще одна тревожная ночь и еще одно тревожное утро. И вот вдруг притихла где-то под ногами главная машина — чуть-чуть слышна. Значит, сбавили ход, значит, конец пути. Подул тугой теплый ветерок, и стали медленно расползаться в стороны рваные клочья тумана. И мы увидели зеленые берега Родины.

Несколько часов ходу по каналу, соединявшему Бал-

тику с Калининградом, и вот он, последний причал, там, за поворотом впереди по курсу. Стоял солнечный весенний день. С городских бульваров ветер доносил до наших палуб запах молодой листвы. Все, кто был свободен от вахты, собрались у бортов. Последние мили, последние, последние метры, часы и минуты долгого-долгого пути «Витязя»...

...Толчок корпуса судна о причал, смягченный кранцами, крики с берега принимающих швартовы, последний вздох машины... Вахтенный дежурный на мостике записал в судовом журнале: «...Закончился 65-й рейс. С 17 февраля по 22 апреля пройдена 6801 миля...» Это была последняя запись в ходовом судовом журнале ветерана советского океанологического флота, который за тридцать лет плаваний оставил за кормой более миллиона морских миль.

Щелкнули репродукторы судовой радиосети, и на палубах раздался голос капитана Соколова: «Только что «Витязь» завершил свой юбилейный прощальный рейс. Долгие годы он честно служил науке, скитаясь по всем широтам морей и океанов, никогда не подводил моряков, стойко выдержал все испытания и теперь заслуживает спокойного отдыха и почета. Мы передадим его гордый флаг в наследство тому, кто пройдет по проложенным «Витязем» тропам для новых поисков и открытий. Я уверен, что и через многие годы мы будем помнить о том, что когда-то ходил по морьям-океанам славный наш «Витязь», с которым мы связали свои судьбы».

СОДЕРЖАНИЕ

Последний, прощальный	6
Впереди шторм	17
Первые находки	27
Под нами бездна	33
Где-то Италия...	42
Потому и пошел, что трудно	49
Как спасти океан	55
Первыми в Испании	63
Дух приключений	73
Его величество океан	79
Наш праздник	87
Последние дни, последние мили	96

Почивалов Леонид Викторович
БЛИЗКИЕ ДОРОГИ ОКЕАНА

Главный отраслевой редактор *В. Демьянов*,
Редактор *К. Томилина*,
Художественный редактор *Т. Егорова*,
Художник *В. Бродский*,
Технический редактор *И. Шабратова*,
Корректор *Н. Пехтерева*.

ИБ № 3029

Сдано в набор 26 02 81 г. Подписано к печати 19.08.81 А04352.
Формат бумаги 70×108^{1/32}. Бумага книжно-журнальная, Гарнитура «Литературная»
Печать высокая, Усл печ. л 4,90 Усл. кр.-отт. 5,25. Уч.-изд л. 4,96
Тираж 50 000 экз. Заказ 4104. Цена 20 коп. Издательство «Знание»
101835 ГСП, Москва, Центр, проезд Серова, д. 4. Индекс заказа 817729.
Саратов. Типография издательства «Коммунист». Волжская, 28.

20 к.

