

Изучение географии включает немаловажную теорию — теорию искусств, математики и естественных наук и теорию, лежащую в основе истории и мифов (хотя мифы не имеют никакого отношения к практической жизни). Например, если кто-нибудь расскажет историю странствований Одиссея, Менелая или Ясона, то не следует думать, что он поможет этим практической мудрости своих слушателей, разве только присоединит к своему рассказу полезные уроки, извлеченные из несчастий, которые герои претерпели. Эти рассказы все же могут доставить высокое наслаждение слушателям, интересующимся местами, где зародились мифы. Ведь практические деятели любят подобные занятия, потому что эти места прославлены, а мифы полны прелести. Однако такие люди интересуются всем этим недолго: ведь как это и естественно, они больше заботятся о практической пользе.

Страбон. «География»

КОРАБЛИ НАЧИНАЮТСЯ С ИМЕНИ

Судно — единственное человеческое творение, которое удостоивается чести получить при рождении имя собственное. Кому присваивается имя собственное в этом мире? Только тому, кто имеет собственную историю жизни, то есть существу с судьбой, имеющему характер, отличающемуся ото всего другого сущего.

«И люди, и суда живут в непрочной стихии, подчиняются тонким и мощным влияниям и жаждут, чтобы скорее поняли их заслуги, чем узнали ошибки... В сущности, искусство власти над судами может быть более прекрасно, чем искусство власти над людьми. И как все прекрасные искусства, оно должно опираться на принципиальную, постоянную искренность». Это сказал Джозеф Конрад.

Каждое судно начинается с имени. У автомобилей, самолетов или ракет имен нет, только номера или клички.

Нет на планете и живых памятников. Бронзовые и каменные монументы мертвы, как бы величественны и прекрасны они ни были. Имена знаменитых людей остаются в названиях континентов и городов, дворцов и бульваров. Но даже самый живой бульвар — это мертвый памятник. Только корабли — живые памятники. И когда ледоколы «Владимир Русланов» и «Афанасий Никитин» сердито лаются в морозном тумане, в лиловой мгле у двадцать первого буя при входе

в Керченский пролив, то их имена перестают быть именами мертвецов. Об этом сказано много раз. И все равно опять и опять испытываешь радостное удовлетворение от неожиданного общения с хладнокровным, но азартным и честолюбивым Руслановым или лукавым и трепливым Афанасием, хотя от них давным-давно не осталось даже праха.

Смысл жизни судна — движение. Любое движение в пространстве есть непрерывная смена обстоятельств и свойств среды вокруг. Чем сложнее существо, тем заметнее оно реагирует на притяжение Луны, влажность, холод и жару, плотность космических излучений, напряженность магнитного поля. И чем сложнее существо, тем таинственнее его связь с собственным именем. Имя влияет на человеческий характер и судьбу. И в этом тоже нет мистики.

В справочниках у фамилии Челюскина стоят в скобках два вопросительных знака. Неизвестны даты его рождения и смерти. Это говорит в первую очередь о том, что мы ленивы и не любопытны к великим предкам.

Семен Иванович Челюскин был полярным штурманом. О белых медведях, когда их было много вокруг, говорил: «Якобы какая скотина ходит».

На руках штурмана умер от цинги лейтенант Василий Прончищев. Челюскин принял командование кораблем.

Это было в 1736 году в устье Хатангской губы, где тогда «знатное дело, льды отнесло далече в море».

Через тринадцать дней после мужа умерла на руках Челюскина жена лейтенанта Прончищева Мария — первая женщина, принимавшая участие в арктической экспедиции.

Следующий раз Семен Иванович пошел к северу Европы и Азии под рукой крутого мужчины Харитона Лаптева.

24 августа 1740 года они потерпели аварию в широте 75° 30' 0" на дубль-шлюпке «Якутск»: «Во время поворота назад течением и ветром дубль-шлюпку льдами затерло, а потом по отломлении форштевня все судно в неудобность повредило».

15 миль до берега по льдам они добирались трое суток и зазимовали на Таймыре. «Изнуренные трудами, отчаявшиеся в спасении на этом пустынном и диком берегу, некоторые подняли было ропот, говоря, что им все равно умирать — работая или не работая; однако ж мужественный начальник строгим наказанием зачинщиков восстановил дисциплину».

И тихий ропот собравшихся раньше времени умирать, и «нерегулярные и неистовые слова» буйных головушек командиры пресекали кошками. Социологических исследований психологического климата на зимовке не вели, но людей спасли, исполняя приказ Петра: «Никто из обер- и унтер-офицеров не должен матросов и солдат бить рукой или палкой, но следует таковых, в случае потребности, наказывать по малой вине концом веревки толщиной от 21-й до 24-х прядей». За нарушение правил гигиены — курить можжевельником в морском жилье — Петр на первый раз велел бить нарушителей «у мачты», на второй, бив у мачты, отправлять на год на галеры. Мачты после гибели дубль-шлюпки не было. Били у бревна.

20 мая 1742 года Челюскин вышел к самому северному окончанию Европы и Азии. Он написал в дневнике: «Сей мыс каменный, приярый, высоты средней. Около оною льды гладкие и торосов нет. Здесь именован мною оный мыс: Восточный северный мыс. Здесь поставил бревно, которое вез с собою».

Сто девять лет подвиг Челюскина подвергался сомнению, а он сам издевательствам. Сомневались и издевались люди бывалые, но на самом Восточном северном мысе ни с бревном, ни без оною не бывавшие.

Ф. Врангель и академик Бэр утверждали, в частности, что штурман Челюскин, «чтобы развязаться с ненавистным предприятием, решился на неосновательное донесение».

В 1851 году А. Соколовым все обвинения были сняты документально. Особенно горячо, по свидетельству Визе, за честь Семена Ивановича вступился А. Миддендорф, который присвоил имя штурмана мысу. И написал: «Челюскин не только единственное лицо, которому сто лет назад удалось достичь этого мыса и обогнуть его, но ему удался этот подвиг, не удавшийся другим, именно потому, что его личность была выше других. Челюскин, бесспорно, венец наших моряков, действовавших в том крае».

Скромность украшает человека, но делает это без спеха.

В сентябре 1933 года пароход «Челюскин» проходил мыс Челюскина. Капитан Воронин отсалютовал мысу тремя традиционными гудками. На душе капитана скребли кошки толщиной от 21 до 24 прядей.

Отгудев, Воронин спустился в каюту и записал в дневник: «Как трудно идти среди льдов на слабом “Челюскине”, к тому же плохо слушающемся руля». Капитан Воронин был из древней поморской семьи. Он привык прислушиваться к предчувствиям.

В Первую мировую войну пароход под именем Челюскина привез из Лондона в Архангельск взрывчатку. В Бакарице пароход взлетел на воздух. Вероятно, это была работа немецких диверсантов. Воронин оказался свидетелем гибели судна.

Новому «Челюскину» Воронин не доверял и считал, что имя у него невезучее.

Существует неписаная морская традиция — не называть новые суда именами погибших судов. Нет на свете нового «Титаника», нет «Лузитании». Исключение

делается для боевых кораблей, погибших в сражениях. Взорванный в Бакарице пароход, вероятно, приравнивали к ним. Традиция оказалась нарушенной.

Тринадцатого февраля 1934 года на 68° северной широты и 172° восточной долготы новый «Челюскин» затонул. Глубокая у него могила...

Воронин, как положено, ушел последним. Самые дурные предчувствия капитана оправдались. До своего конца Воронин не мог забыть завхоза, сбитого бочками на палубе уходящего под лед парохода.

Героизм челюскинцев приветствовал весь мир. Даже скуповатый на автографы фантаст Герберт Уэллс и его язвительный антипод Бернард Шоу сочли долгом лично подписать приветственные телеграммы.

В 1936 году в первый рейс вышел с ленинградского судостроительного завода первый советский теплоход «Челюскинец». В его названии на дальнем плане маячил Семен Челюскин, на среднем — «Челюскин» и на крупном — недавние подвиги челюскинцев.

В марте 1940 года теплоход, следуя из Нью-Йорка в Ленинград, при подходе к Таллинскому рейду выскочил на каменистую банку. Поднявшимся штормом судно переломило на две части. Носовая осталась на мели, а кормовую понесло ветром. Корму поймали милях в семи от носа, что дало возможность говорить легкомысленным морским острякам, что «Челюскинец» — самое длинное на планете судно. В суровые дни блокады рабочие Кировского завода сшили две половины. И после войны «Челюскинец» продолжал плавать.

Первый раз я миновал мыс Челюскина летом 1953 года на среднем рыболовном траулере по пути из Беломорска во Владивосток.

Мыс мрачен и тосклив. На нем полярная станция.

Мы пробирались близко от берега по узкой полынье. Южные ветры немного отогнали лед от берега. И мы влезли в эту щель.

Зимовщики увидели караван, первые после долгой зимы суда. Зимовщики входили в воду, расталкивая льдины баграми, и махали нам шапками.

И мы несколько раз выстрелили из винтовки, отдавая им и Семену Ивановичу салют, не записанный ни в каких протоколах.

С мыса ответили ракетой.

Осенью шестьдесят восьмого года судьба привела на самый длинный в мире теплоход. Он был уже здорово стар. Уже побаивался открытых океанов и даже малосольных льдов Финского залива. Мы работали на коротких рейсах вокруг Европы.

Богатая родословная нашего теплохода порождала иногда забавные казусы. Так, например, при отходе из Ленинграда на Гданьск рысьеглазый лейтенант-пограничник с молодым рвением обнаружил у нас на борту нарушителя. Им оказался отличник комтруда моторист Смирнов.

— Откуда у вас на борту этот человек? — зловеще спросил лейтенант, тыкая в моториста его паспортом.

Мы объяснили, что этот человек плавает здесь четвертый год.

— Как он может плавать здесь, если он с другого судна? — еще более зловеще спросил лейтенант.

— Почему он с другого? Он с этого!

— А это что? — торжествующе спросил лейтенант, тыкая пальцем в паспорт моториста. Там в графе «Название судна» стояло: «ЧЕЛЮСКИН» — вполне понятная описка дамы-писаря из отдела кадров.

— Но, товарищ лейтенант, ведь такого судна сейчас вообще нет в природе! Оно утонуло в тридцать четвертом. Тебе сколько тогда было, Смирнов?

— Нисколько не было! — сказал перепуганный моторист.

— Как же оно утонуло, если тут черным по белому: «ЧЕЛЮСКИН»?

Лейтенант, конечно, через часок все понял, но потребовал замены паспорта. Но самое смешное, что он еще написал докладную на своих коллег в Таллине, Керчи и других портах. Коллеги четыре года табанили, выпуская Смирнова с неточным документом. Но они, в свою очередь, быстренько выяснили, что сам рысьеглазый выпускал Смирнова трижды из Ленинграда на утонувшем давным-давно пароходе. И только в четвертый раз его ущучил. В результате рысьеглазый получил самую большую нахлобучку.

Странная вещь — одухотворенность старого судна, покосившейся избы, растрескавшегося комода.

В ночные тихие вахты толпились в угловатой рубке старомодного теплохода сотни теней. Это были тени тех, кто отдал холодной стали свое тепло в прошлые десятилетия. Заходил и сам Семен Иванович, и Эрнест Кренкель, и моряки, взлетевшие на воздух в Архангельске, и капитан Воронин, и Мария Прончищева, и блокадные работяги.

РАЗГРУЗКА В СОРРИ-ДОКЕ

В Англии четыре миллиона собак, шесть миллионов кошек, восемь миллионов птиц в клетках, двадцать пять тысяч официально зарегистрированных прививаний.

Где-то читал в газетах

В центре Северного моря тяжело колышется и гудит буй по имени Пит. Его зовут еще Большой Пит. От Пита до Лондона уже близко, от него пахнет Англией. Опасно не усмотреть Пита, не засечь его радаром. Это и несколько позорно.

Когда я высматриваю Пита среди серых волн, в тумане, в промозглости и холодных брызгах, и когда я вдруг вижу колышущуюся точку, то говорю:

— Здорово, Пип!

Пита я давно перекрестил в Пипа. И дядюшка Диккенс берет нас под свое покровительство, ведет к себе домой. И тощая сварливая супруга невозмутимого Джо режет хлеб, прижимая его к груди и наталкивая в буханку иголки и булавки.

Англия начинается для меня с детских книжек.

Когда плывешь по Темзе и гладишь брюки, одновременно через иллюминатор каюты разглядывая чумазый буксир «Джозеф Конрад», то можешь брюки спалить. Если это новые, с великим трудом сшитые

брюки, то обидно. Еще обиднее, если считаешь себя выдающимся мастером по глажке флотских брюк.

Корень неприятности не только в том, что я гладил и одновременно пялил глаза на Темзу и «Джозефа Конрада». Просто привык к суконным брюкам: старомоден, отстал от века. В результате поднял утюг вместе с полотенцем, через которое гладил, и большим куском синтетических брюк.

На запах паленого прибежал первый помощник Коля Кармалин. Он даже не удивился. Сказал:

— Опять?

Не везло мне с разными предметами туалета. То капитану не понравились белые канты на пилотке подводника, которую я носил для удобства. И я замазал канты тушью. При первом дожде тушь потекла и воротник белой нейлоновой рубашки оказался навсегда небелым. Еще в Ленинграде полу плаща затянуло в блок. Но вот — брюки... Я хотел их сразу выкинуть в Темзу — Коля не дал. Он был хороший человек и оптимист, считал, что есть на планете мастерские, где в брюки вставляют новые куски.

Темза — рабочая река. Я еще не видел рек, которые работали бы так монотонно, непрерывно, привычно. Как здоровенная ломовая лошадь. Сколько она несет на себе судов, барж, буксиров, паромов... И все безропотно, без кнута, без окрика. Между болот. Под серым, дымным небом. Хорошая, добрая лошадь Темза. То длинно вздохнет приливом, то тихо выдохнет, отливом.

Гринич стоит на плесе Гринич-Рич. Там на причале горят два красных вертикальных огня. И видны высокие мачты парусника. Это «Кати-Сарк» спит в сухом старинном доке на нулевом меридиане. Теперь «Кати-Сарк» стало веселее. Появилась рядом внучка — маленькая знаменитая «Джипси-Мот». Ее тоже можно увидеть прямо с середины Темзы.

С плеса Лаймхаус Рич мы завернули в бассейн Гринленд через первый шлюз Суррей-Коммершел-дока. Моряки всего мира называют его просто Сорри-док.

При швартовках мое место было на корме. С кормы мало видно. Что там с нами буксир делает, куда мы летим, зачем — это все на мостике известно. Тьма была уже полная. На другой стороне Темзы неярко мигали рекламы пива, овсяных хлопьев и электрических бритв «Филиппс».

Угол шлюза приближался быстрее, чем мне хотелось. На углу мигала мигалка. Я докладывал на мостик дистанцию до стенки все более тревожным голосом. С мостика, как положено, напоминали: «Кранцы! Кранцы!» Матросики висели с кранцами головами вниз.

Все было проделано согласно правилам хорошей морской практики, но прикосновение к английской земле оказалось довольно крепким. Во всяком случае, такого красивого столба искр, какой высек наш старый теплоход из старых камней Сорри-дока, я давно уже не видел.

Естественно, мостик объяснил мне кое-что про мои глаза, мой глазомер, умение определять дистанцию и другие морские качества.

Как потом выяснилось, Юрий Петрович во времена, когда он был вторым помощником, швартовал пароходы прямо с кормы вместо капитана. А я оказался не на высоте.

Наконец из динамика вылетел деловой вопрос: «Шлюз цел?»

Темно было. И непонятно: цел шлюз или завалился вдребезги.

— Не вижу! — доложил я. — Искр было довольно много.

— Это мы и сами видели! — пробрюзжал мостик.

И все затихло.