7511

Майк Зінгер

7894

Велика земля

МАКС ЗІНГЕР

ВЕЛИКА ЗЕМЛЯ

Якутські та чукотські нариси й оповідання

Бібліотека Станіславського ... Інституту
— 4 НОЯ 1941
Вимінний фонд ОДОБ №
НБ ПНУС
7511

«УКРАЇНСЬКИЙ РОБІТНИК»
ХАРКІВ 1934

Бібліографічний опис цього видання вміщено в „Літописі Українського Друку", „Картковому Репертуарі" та інших покажчиках Української книжкової Палати

Редактор *Д. Пархоменко*
Літредактор *П. Цапенко*
Відп. коректор *В. Вороніна*
Техредактор *Л. Маргуліс*

Здано до складання 13/X Підписано до друку 22/XI

Уповн. головліту № 3999. Тир. 8.000—6¼ др. арк. Зам. № 506. Вид. № 22.
Папір: 3⅛ арк., ф. 62×94—38 кг. 1 папер. арк.—124 т. літ.

Друкарня В-ва «Український Робітник». Харків, Пушкінська вул., № 40

Відомий дослідник Колими і знавець її історії І. Ф. Молодих народився в Якутську. Як якутянин, він з молодих років цікавився історією своєї великої країни і її маловідомих рік. Як повідомляє Молодих, 1638 року партія козаків, під керівництвом сотника Івана Постника, вирушила для обслідування верхів'їв Яни. Загін відкрив верхів'я річки Індігірки і повернувся до Якутська. На Індігірці Постник залишив Івана Ерастова з 15-ма козаками. Козак Ерастов вийшов з Індігірки в Полярне море на кочах, взявши напрям на схід «шукати щастя», і відкрив гирло ріки Колими. Слідом за Ерастовим на Колиму прийшов і козак Михайло Стадухін.

Молодих докладно розпитував колимських дідів, щоб вивідати в них історію завоювання козаками Колимського краю. Але ці діди, як виявилося, так мало знали, що самі залюбки слухали оповідання дослідника про морську плавбу російських козаків на кочах з Лени на Колиму. Прадіди цих дідів брали активну участь у розвитку морського шляху з Лени на Колиму.

Слідом за тим, як у Колимсько-Індігірському краю з'явилися козаки, почалося й обкладання податками тубільців. 1651 року Юрій Селіверстов писав якутським воєводам — Францбекову і Степанову:

> «В 1649 году был он на море и есть-де в то море выпали реки многи — Чюхча река, да Ковыма река, а за Ковымой рекою есть четыре реки, а от тех рек есть река Нанандара да Чандон, а люди по тем рекам живут многие, а языки разные — чухчи, ходынцы, коряки, няннаулы и иные роды есть и языки многие. И те иноземцы тебе, государю, не плачивали ясака».

Юрій Селіверстов пропонував разом з «охочими промышленными людьми» привести до ясака всіх тубільців і зібрати з них «риб'ячого зубу». Риб'ячим зубом у старовину називали моржові ікла.

З Лени на Колиму козаки ходили на кочах. Це були невеличкі плоскодонні парусні судна, зшиті віцами й законопачені мохом та глиною. Вони не витримували не тільки шторму, а навіть і великої хитавиці. Хвилею вибивало з бортів мох і глину, і коч швидко гинув, якщо його стерновий своєчасно не скеровував у затишну бухту.

Який небезпечний і довгий був шлях з Лени в Індігірку та Колиму, про це в «Якутского уезду росписи дальним и ближним ясачным острожкам и зимовьям» говориться так:

«Служивые люди на Индигирку, Алазею, Колыму посылаются водным путем, на кочах до моря, и морем, буде божией милостью море без льду и ветры пособные, доходят в те зимовья одним летом и буде море ледено и ветры противные и кочи разбивает, и до тех пор зимовей ходят годы по два и три».

По три роки пробирались водним шляхом козаки з Лени на Колиму, із Якутська в Нижньоколимський острожок. «Мечем, карбованцем, хрестом і штофом» замирялась Колимська земля. Ясачні зимовища перетворились в остроги і потім стали адміністративними центрами.

Ентузіаст півночі, відомий гідрограф Г. Я. Седов, перший описав гирло і бар ріки Колими. Він поставив там примітні знаки. Експедиційні роботи в східному відрізку Полярного моря провели і судна «Таймир» та «Вайгач».

Колима вперше побачила пароплав 1911 р. До гирла ріки під командою капітана Трояна підійшов пароплав «Колима», і тут поблизу миса Ведмежого відбулося перше розвантаження. Того ж року до Колими підійшла й перша невеличка американська шхуна «Кіттіуейк», за нею протягом ряду років американські промисловці завозили товари до чукотських і якутських берегів. З 1918 до 1923 року постачання на Чукотку і в Якутію з Владівостока припинилося. Це був найважчий час для північного сходу країни. Контрреволюційні колчаківські банди господарювали на Далекому Сході; вони найменше турбувалися про постачання далекої півночі, і люди на краю землі були покинуті напризволяще, приречені на довгу голодівку. Тільки з 1923 року, коли в гирло ріки від Владівостока прийшов пароплав «Ставрополь», почалося регулярне постачання Колими. Пароплав приставив вантаж і без зимівки того ж року повернувся назад до Владівостока.

929 року Колима побачила перший радянський літак. Відомий полярний дослідник Г. Красінський прилетів на Колиму

разом з літуном Кальвінцем. Поблизу Нижньоколимська, де я, йдучи зимовим шляхом по Колимі, заночував у якута Федора Єгоровича Сівцева, господар юрти показав мені «цікавого» листа і просив прочитати його вголос. Це, очевидно, давало старому велике задоволення. Цим листом він пишався. Я прочитав цей короткий, але знаменний лист:

«З Федором Єгоровичем Сівцевим ми летіли 8-го серпня із Нижньоколимська в Середньоколимськ (2 години 47 хвилин), а 10-го серпня — із Середньоколимська в Нижньоколимськ (2 години і 4 хвилини).

Федір Єгорович дуже швидко звик до літака, увесь час стежачи за околицями.

Ми шлемо через нього свій привіт усьому населенню Колимської округи. Нехай поява нашого літака стане за початок для дальших постійних повітряних шляхів на радянській Півночі взагалі і в Колимському краї — зокрема. *Г. Красінський.*

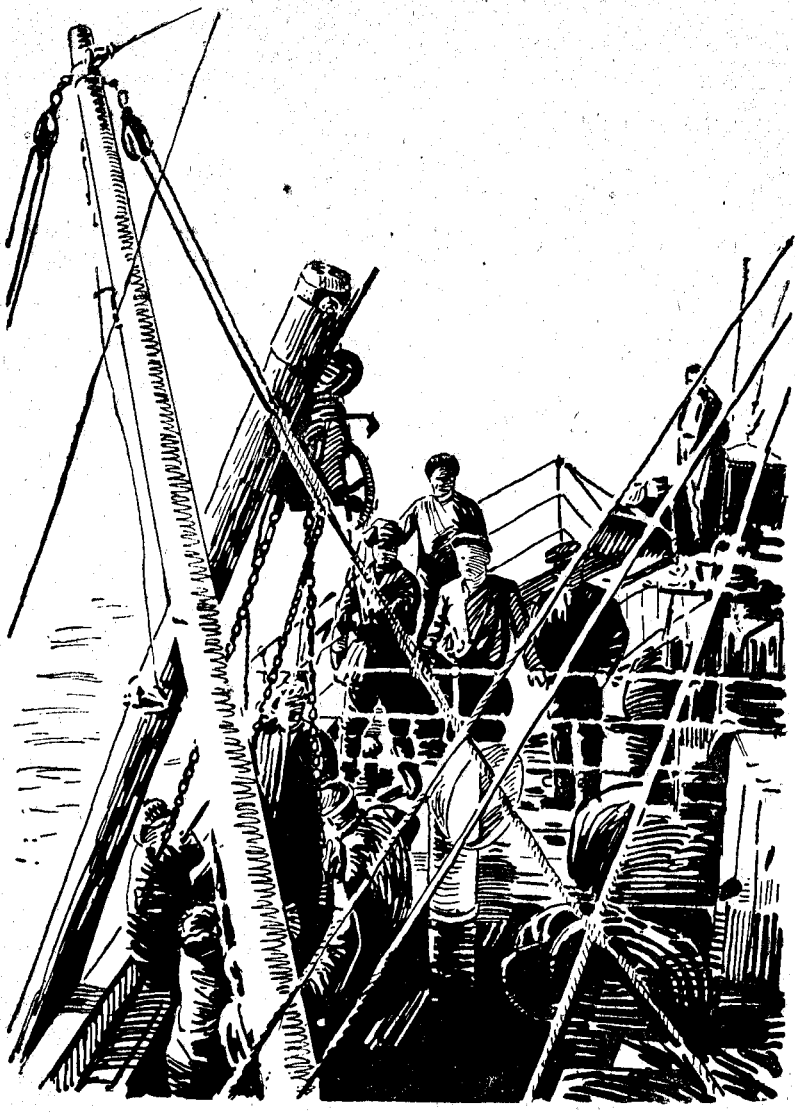
Середньоколимськ, 10-го серпня 1929 р.».

Слідом за Красінським 1932 року в Нижньоколимську опускався літак «П-5» з командиром Бердніком, літуном-спостерігачем Левченком і заступником начальника північно-східної полярної експедиції Остальцевим. 1933 року в гирло Колими прилетів літак Леваневського «СССР Н-8». Він повторив увесь рейс Красінського по північному сході Союзу, пролетівши від Уеллена до ріки Лени і далі до самого Іркутська. І, нарешті, челюскінська епопея показала всю силу й міць радянської авіації на крайній Півночі.

Шлях на Колиму, Індігірку й Лену прокладався не тільки з моря, а й з повітря. Туди, куди пошта раз на рік приставляла старі листи й газети, літуни принесли з собою живі привіти з далекої землі, яка посилала найкращі морські й повітряні кораблі, найкращих літунів і моряків, найвидатніших учених на далекий північний схід, щоб зробити його прекрасним краєм Радянської країни.

★★★

Велика земля. Так називають північні люди нашу землю — европейську частину Союзу, центральний Сибір. Але яка ж безмежна земля, по таєжних стежках якої блукають кочові племена півночі! Північна земля — це справжня Велика земля. Великою вона зветься ще й тому, що на ній живе мало людей. Від станка до станка, від займища до займища — сто, а інколи й півтораста кілометрів.



На Лені

На великій землі Якутії, що дорівнює майже европейській частині СРСР, усього тільки 270 тисяч мешканців, розкиданих по таєжних закутках республіки та по її голих тундрових берегах, що тягнуться понад крижаним Полярним морем.

Могутні ріки прорізають Якутську землю. Тисячі років тому вони прорвались через якутські гірські хребти до Полярного

моря. Всі якутські ріки течуть у Північне полярне море: могутня Лена, дика Колима, маловідома Яна, ледве досліджена Індігірка. Ось чому з такими труднощами прокладають шляхи до гирл цих річок радянські моряки. Коли б річки Сибіру впадали в теплі моря, то шумливе морське життя свіжим вітром увірвалося б у гирла цих рік, у їхні таєжні притоки. Багато б товарів приходило з морськими кораблями до гирл сибірських рік. А так течуть вони в диких просторах Якутії в безлюдне море, де цілими отарами плавають морські звірі — білухи, держаться одинаками морські зайці — великі тюлені і, шукаючи здобичі, блукає по дрейфуючій кризі білий ведмідь.

В надрах Якутської землі криється багато скарбів — копалин. Геологи знайшли тут поклади заліза, срібла, свинцю, золота, кам'яного вугілля й солі.

На початку XVII сторіччя в Якутії починають з'являтися російські козаки. Із зброєю в руках, з тютюном і спиртом на своїх кочах вони підходять аж до берегів Полярного моря. Вони споюють місцеву людність, видурюючи в неї цінне хутро, або просто грабують тубільців, збираючи з них надмірний ясак.

Під натиском козацьких загонів швидко убожіє Якутська земля. Уже в кінці XVII сторіччя рідко попадається в Якутії соболь, яким завжди славилися її ліси.

Якутія «замирялась» царським урядом з великими труднощами. Немногою, Хангалас, Балтуга, Тіміреєв, Дженнін,—ось імена національних героїв Якутії, що боронили незалежність своєї країни. Повстання, що їх піднімали ці люди проти царського поневолення, були нещадно придушені. Тільки до початку XVIII сторіччя якутський народ був «замирений».

Багато сотень років тому в теперішній землі Якутії з півдня почали просуватися тюркські племена якутів-скотарів. Тут вони зустрічають відсталіші племена тунгусів. Під натиском якутів тунгуси відійшли на крайню північ, де й тепер стоять їхні юрти, а якути осіли по долинах великих сибірських рік.

Боротьба між якутами й тунгусами тривала багато сотень років.

Тунгуси — стародавні мешканці теперішньої Якутії. Вони прийшли сюди близько дві тисячі років тому. Вони належали до манчжурської групи і рушили на північ під натиском монгольських та турецьких народностей. Тунгуси рибальчили, а деякі їхні племена розводили оленів. Якути, що відтиснили тунгусів ще далі на північ, принесли з собою нові, невідомі тунгусам ремесла — ковальство й ганчарство.

І досі основою селянського господарства Якутії є скотарство. Розвиткові його сприяє наявність великої кількості лук та вигонів. Хліборобство тут розвинено мало, і в Якутію щороку привозять хліб, хоч багато даних свідчить за те, що в Якутії могло б широко розвиватися і хліборобство.

На крайній півночі Якутської республіки, де немає залізниць, повітряних ліній, автомобільного транспорту, де немає навіть проїжджих шляхів, а є тільки стежки, прокладені нартами тунгусів та якутів, що мають оленів, — там безмежно великою здається Якутська земля.

Але й на цю землю швидко наступає радянська культура.

Прокладено і працює вже без перебоїв повітряний шлях Якутськ—Іркутськ. Замість 30-ти днів на конях від Якутська до Іркутська, літак за 2—3 дні приставляє пасажирів із столиці Якутії в столицю Східно-Сибірського краю, до лінії залізниці. На XVII з'їзді партії делегати Якутії вперше на машинах приїхали з Якутська до лінії залізниці. Автомобілі за короткий час пройшли шлях по снігу й горах Якутії.

На велику землю Якутії, до гирл її річок, прийшов уперше 1927 року на «Колимі» капітан Міловзоров, приставивши з Владівостока до гирла Лени різні товари.

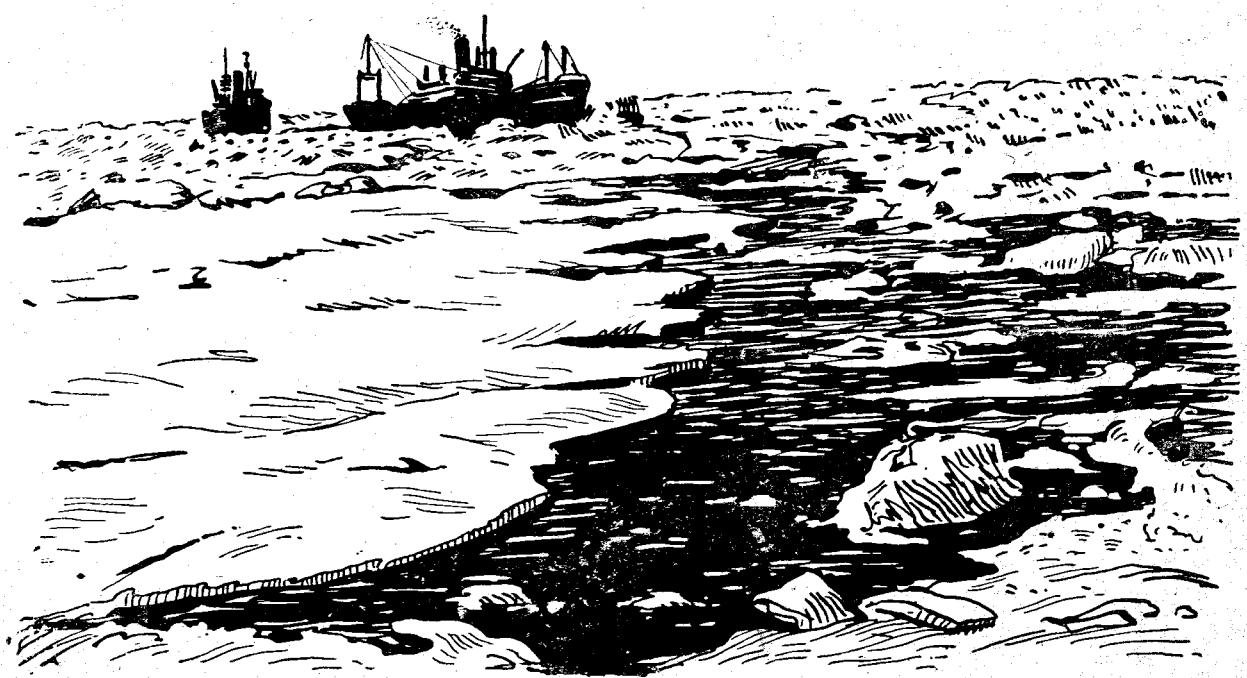
1933 року перша експедиція архангельських вантажних суден, під начальством Бориса Лаврова, у важкий льодовий рік добралась до гирла Лени, сполучивши морським шляхом Архангельськ з Якутськом. В Якутськ із Омська пройшов уперше теплохід «Первая пятилетка», проробивши величезний шлях через ріки й моря, серед криги, у штурмову осінню погоду.

Так велика земля Якутії приймає в своє лоно перших вістунів, що скорочують її незмірні віддалі.

Молодь Якутії, діставши середню освіту на батьківщині, їде до Москви, Ленінграда учитися в інститутах, щоб потім краще виконувати справу Леніна й Сталіна на своїй далекій землі.

Голова ЯЦВК тов. Ємельянов, голова Раднаркому Якутії тов. Шараборін училися в Москві в інституті трудящих Сходу ім. Свердлова. На Лені, на Колимі і на берегах інших якутських рік тепер уже є багато людей, що набули знання в столиці великого Союзу Радянських Соціалістичних Республік.

Під'їзні залізничні шляхи до Лени, повітряна траса дирижаблів та літаків по Якутії і Північний морський шлях — земний, повітряний, морський і річковий транспорт сполучать Якутію з іншими республіками Радянського Союзу, допоможуть



Серед криги в Чукотському морі

їй ще активніше прилучитися до соціалістичного будівництва. Затон Лабуя на Колимі виріс за два роки в ціле полярне місто. Річечка Лабуя, де ще не так давно не було жодного селища, тепер шумливий колимський затон. Тут взимку стоїть річковий колимський флот, рік народження якого — 1931.

На півночі міста міняють своє місце. Хиріє старий козацький Середньоколимськ. Недалеко від нього росте радянська Лабуя. Невеличке місто Абий збирається перекочувати на Індігірку

Із заходу, із Архангельська 1933 року прийшов караван вантажних суден до гирла Лени, до берегів Якутії, крізь крижані кордони грізного Полярного моря. І я бачив на березі бухти Тіксі, як складали з плавника перший будинок майбутнього морського порту — Усть-Ленськ, де вже працює короткохвильна радіостанція.

По всьому полярному фасаду нашого великого Союзу засвічуються вогники нових міст і селищ. Метеорологи — дослідники вітрів і циклонів, гідрологи — дослідники морів і річок, радисти — казкові гуслярі - самогудці, геологи — шукачі підземних скарбів Півночі, героїчні робітники, — ось хто приходить жити сюди, на край землі, забудовувати береги, де не протоптані ще людські стежки.

ПЕРШІ КОЛИМСЬКІ ПАРОПЛАВИ

Там, де географи раніше малювали низину, раптом піднісся високий, могутній гірський хребет. Дев'ять гірських пасм високо піднялися до неба, оповиті туманами, одягнуті тайгою, омивані бистрими гірськими потоками.

Дослідник Якутії і Чукотки, відомий геолог Сергій Обручев, змінив географічну карту Північно-Східного Сибіру. Його партія знайшла дорогу до гірського хребта, незнаного до того часу людством.

Минулого сторіччя на схід від шляху геолога Обручева пройшов геолог Черський. Те, про що догадувався Черський, відкрив і намалював на карті Сергій Обручев. Це була величезна дуга, що йде паралельно з Верхоянсько-Колимським хребтом.

Черський помер на Колимі. Його поховали на березі Колими проти гирла Омолона.

Пам'ять померлого дослідника увічнив Обручев, назвавши відкритий ним хребет ім'ям Черського. Цей пам'ятник височиться на три кілометри над туманами Індігірсько-Колимського району, простягшись широчезною смугою на цілу тисячу кілометрів. Він більший від Кавказького хребта і вищий від усіх гір Північного Сибіру.

Відкритий тлумачем будови рельєфу земної кори, волхвом підземних скарбів Сергієм Обручевим хребет Черського Колима у її молоді роки взяла приступом.

На сучасній нам карті невеличка річечка Яна впадає в Охотське море, а колись вона була великою розгалуженою рікою. Та ось прийшли з гір ручаї, злилися в одно русло, підточили лежачі гори і перетерли скелі. П'ять гряд гірського хребта Черського підім'яла під себе ріка, перетворивши їх на бурхливі пороги.

Тепер поблизу верхів'їв Колима стоїть стародавній могильник Яни. На місці водного бойовища лишилася стара долина, яку гідрографи-річковики називають перемитою, ерозійною.

Колима повернула назад води Яни і відвернула три чверті її басейну від Охотського моря в Східно-Сибірське.

Стара сіда Яна стала верхів'ям Колими.

Укравши величезний водний басейн в 200 тисяч кв. км і розбагатівши, Колима шумно рушила вперед, через гірські кряжі, що стали їй назустріч.

Дослідник Колими Молодих, людина, що узнала її неспокійний характер, прийшов на ріку зза моря, крізь кригу Півночі. Частина його партії пробралася через Олу до верхів'їв Буюнди і звідти попливла по Колимі на район Сеймчана. Дослідники одразу опинились у середній течії Колима.

Знаючи, що до зустрічі з начальником Молодих, який ішов зза моря з вантажем харчових продуктів, пройде не менше двох місяців, дослідники покладали свої надії на Якутторг, що зобов'язався влаштувати для них склад у районі Каркадона. Та все ж, ідучи на Колиму, вони взяли з собою в заплечні мішки кожний по 20 кг харчових продуктів і йшли за в'ючним караваном. Вони хотіли забезпечити себе запасами на яко мога більший час, щоб вивчити ріку.

Астроном Агафонов, почавши визначати географічне положення першої зупинки в'ючного каравану на Колимі, був надзвичайно здивований результатами: покази географічного положення розходились з географічними картами на 400 км.

Агафонов вирішив, що радист, який приймав тут, на Колимі, повідомлення про поправки до сигналів часу із Науена, Рекбі, Парижа і Бордо, помилився в своїх радіограмах. За десяток з лишком тисяч кілометрів від Колими, якраз з протилежного кінця світу, передавались сигнали часу. Дванадцять годин ночі в шумливому Парижі, залитому морем вогню електричних реклам, відповідають десяти годинам дня на дикій Колимі, глибини якої уперше досліджували люди.

Після цілого ряду спостережень виявилось, що поправки до сигналів часу радист приймав правильно. Розходження між дійсним географічним положенням і позначеним на старих картах Колими становило три з половиною градуси по довготі і півтора градуса по широті.

Сеймчан, як виявилось, ближче до Охотського моря на триста кілометрів, ніж вважалось раніше; віддаль від Охотського моря до верхньої течії Колими вдвоє менша проти старих показів. Ріка Колима була наближена експедицією Молодих на 400 кілометрів до Охотського моря.

У гирлі правої притоки Колима — Коркодона, куди просувались з промірами експедиціонери, мали бути харчові вантажі Якутторга для розвідкової групи Молодих.

Перша партія експедиції під начальством Бусіка пішла вниз по ріці, скоротивши свої пайки вже до голодної норми, бо перед Коркодоном харчові запаси мали вже вийти. Але коли Бусік прибув із дослідниками до Коркодона, то не знайшов там жодного складу. Якутторг зривав увесь план роботи піонерів Колими і прирікав людей на голодівку.

Тимчасом Молодих на «Ставрополі» ішов з Владівостока з колимськими вантажами крізь крижані кордони Східно-Сибірського моря, щоб з'єднатися з своєю партією. Він міг з'явитися в середньому плесі Колими не раніше половини вересня.

Начальник приреченої на голодівку партії розвідників Бусік поставив на березі ріки ріпери — відмітні знаки закінчення роботи—і вирішив сплисати вниз до Середньоколимська. Робота, так цікаво почата, зірвалась.

Молодих прийшов з капітаном Міловзоровим до гирла Колими на старому «Ставрополі». Капітан наказав дістати з трюмів насамперед вантажі річкової експедиції й спустити на воду човни та катери для Колими.

Дружно вивантажили моряки «Ставрополя» колимські вантажі, і Молодих поплив з ними вгору по ріці, щоб з'єднатися з партією Бусіка, виснаженою голодівкою.

17-го серпня Бусік ставив ріпери на Колимі і вранці мав піти вниз по річці. Але цього ж ранку вимірна партія віч-на-віч зійшлася з своїм начальником Молодих. Такого свята ще не бачила Колима на своїх малолюдних і мовчазних берегах.

На другий день зняли ріпери, і робота відновилась.

Піднявшись на моторному катері за 1200 кілометрів від гирла Колими вгору по ріці, Молодих витратив усе пальне, взяте біля гирла. Моторист Сергій Алексєєв зохотився піти самоплавом униз по річці до Середньоколимська по пальне і повернутися до табору експедиції. І він пішов сам, без карти, без лоцмана, в Середньоколимськ, за 600 кілометрів від місця вимірних робіт партії.

Якось уночі Молодих, що прокидався раніш від усіх, несподівано почув гуркіт мотора: Алексєєв проходив мимо табору, не помічаючи його. Молодих почав стріляти в повітря, щоб привернути увагу моториста. Але вітер дув на берег і відносив постріли вбік, заглушаючи їх. Піднявшись вище по ріці, мото-

рист натрапив на відмітні віхи й зрозумів, що проминув табір. Алексєєв повернувся до дослідників, приставивши пальне. Партія продовжувала роботу.

Але не тільки до Верхньоколимська дійшла партія Молодих 1928 року: вона добралася аж до Середньоколимська.

Експедиція зимувала в районі Середньоколимська. Наступного року 4 липня Молодих уже він на буксирі, катером, з гирла ріки, з мыса Ведмежого 2 кунгуси, навантажені пальним, запаси якого були розраховані на 2000 кілометрів походу.

Звіробійна американська шхуна «Нанук» і полярний ветеран «Ставрополь» разом з партією Молодих, що поверталася до Владівостока, були захоплені важкою кригою і зазимували біля Чукотської землі. Американці вивозили людей з «Нанука» в Аляску на літаках. Першою, кого вивіз знаменитий американський «ас» (туз, першорядний літун) Ейельсон, була дочка Олафа Свенсона, журналістка, що перебувала на борту підприємницької шхуни свого батька. Підчас одного з подальших польотів до «Нанука», введений в оману неправильними приладами в зрадливому тумані Півночі, Ейельсон загинув разом з борт-механіком Борландом.

Молодих повертався з Колими зимовим шляхом в Іркутськ на оленях і конях. Бусік зазимував на «Ставрополі» з усією партією і з зібраними експедицією матеріалами. Цілий рік повинні були пролежати цінні матеріали експедиції на кораблі в Полярному морі.

Арктична комісія, за головуванням С. С. Каменєва, послала на допомогу зимувальникам «Ставрополя» льодоріз «Літке». Це був відомий «провіденський» похід «Літке» від Владівостока до затоки «Провидение».

Настала важка зимівка. Полярний басейн спорожнів. Полетіли в теплі краї перельотні птахи. Чукчі не вірили, що пароплав прийде по льоду в затоку «Провидение».

Начальник партії Бусік вирішив сам іти назустріч льодорізові в затоку «Провидение». Це був рослий і сильний чоловік, що не раз ходив з вимірами по недосліджених річках у найважчих умовах Півночі. Відважний Бусік навантажив експедиційний матеріал на дві нартяні собачі запряжки. За Бусіком зохотились піти ще 7 чоловіка дослідників. Загін його вирушив до затоки «Провидение» через мис Дежньов. Двадцять три дні йшли люди до «Провидения» і ще два дні ждали там, доки прийшов «Літке».

Всередині січня Бусік, на десять місяців раніше, ніж повернувся «Ставрополь» із зимівки, приставив півтонни матеріалів колимської експедиції в Іркутськ.

Як виявилось, Колима мала 2700 кілометрів завдовжки, замість 1700, і була значно далі на південь і на схід, ніж показували старі карти.

Закінчився дворічний похід дослідників Колими. Невідома, незнана ріка лягла синіми відмивами на карти морського атласа, розкривши річковикам свої глибини.

Але не будили ще дикої Колими гудки пароплава, не збивали ще судна своїми гвинтами або колесами її води.

Капітан Бочек подав до Наркомводу свою думку про те, що на Колиму можна переправити один із ленських річкових пароплавів. Наркомвод наказав Бочеку терміново виїхати з Москви на Лену, в Якутськ, взяти там річкове судно й негайно йти на ньому в Колиму.

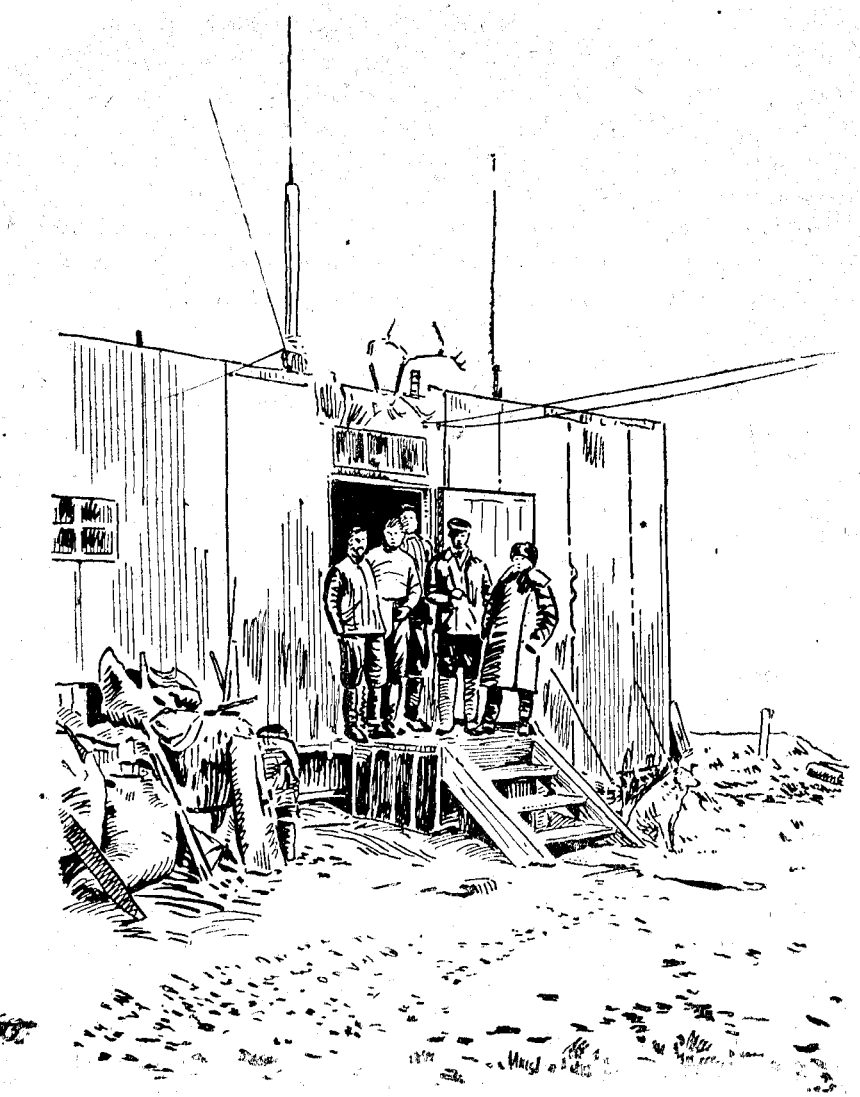
Долетіти до Якутська, підготувати в похід людей, судно і спорядження та вийти з Лени в море Лаптєвих треба було в такий час, коли Амундсен і інші мореплавці ставали вже на зимівку. Та наказ треба було виконати. І ось Бочек їде з Москви до Іркутська, а з Іркутська летить за 2700 кілометрів в Якутськ.

Річковий пароплав «Ленін», на якому зупинив свій вибір капітан Бочек, іде на північ із Якутська на Колиму.

Перш, ніж дійти до моря Лаптєвих, «Леніну» довелося не раз сидіти на грунті, і не одну добу.

Біля Північного моря, у бухті «Тіксі» з містка «Леніна» помітили судно, що йшло назустріч. Це була «Лена», яка ходила до Ляховських островів, щоб забезпечити зимувальників спорядженням та харчами. «Лена» не дійшла до Ляховських островів. Крига перегородила їй шлях, і тому, не виконавши завдання, вона повернулась в Якутськ. Зимувальники Ляховської радіостанції прирікались на голодівку.

Рейс до ляховських островів не входив у план роботи капітана Бочека. Небезпечний похід річкового судна до островів міг задержати і рейс на Колиму. Та все ж «Ленін», взявши вантаж з «Лени», пішов вперед, до ляховських зимувальників. Побачивши біля острова Ближнього довгождане судно, зимувальники повибігали з будинку, захопивши гвинтівки і на ходу стріляючи з них на знак полярного привітання. Начальник зимівки Шпаковський міцно тиснув руки кожному морякові, що ступав на острів.



Аерометеорологічна станція на острові Ближньому (Ляховські острови), куди річковий пароплав «Ленін» приставив вантажі з Якутська

— А я вже думав, як тільки настане зима, відсилати людей на суходіл по льоду,— говорив начальник зимівки.

«Ленін» став на якір за півмилі від берега. Вивантажували ляховські вантажі з гарячковою швидкістю. Невеличкий екіпаж «Леніна» працював без сна, знаючи, що кожний втрачений день в Арктиці загрожує морякам зимівкою.

«Ленін» знову пішов у море. Снігова завірюха застилала горизонт і погіршувала видимість. «Ленін» просувався за компасом, часто виміряючи глибину маловідомого моря.

Бувши за обрахунками на траверсі ріки Індігірки, капітан Бочек помітив, що колір морської води різко змінився. Взяли пробу води,— вона була прісна, що було дуже до речі, бо її невистачало морякам «Леніна», які перейшли вже на водяну пайку і вмивалися солоною немилкою морською водою. Навіть суднові котли останню добу живилися морською водою. «Ленін» змінив курс до берегів невидної в пурзі ріки. Діставшися 16-ти футів глибини, він кинув якір і почав брати прісну воду. Старший механік Мазанка почав продувати котли.

На другий день похід продовжувався знову.

Намацуючи лотом кожні 15 хвилин глибину моря, «Ленін» ішов крізь снігові заряди і пургу. В далині ледве помітно було низький берег суходолу.

Інколи з'являлася дрібна розріджена крига, але пароплав, розштовхуючи її, ішов вперед до своєї мети.

Самітне річкове судно серед снігових зарядів пурги в Північному полярному морі чітко приймало радіом Якутськ і мало зв'язок з Москвою, одержуючи від неї швидкі відповіді. Це була заслуга радиста Вострякова, що беззмінно чергував у радіорубці.

Раптом глибина під «Леніним» стала різко мінятися. Щоб не сісти на мілину, капітан Бочек наказав стати на якір і ждати ранку. На світанку «Ленін» знявся з якоря. Незабаром показався острів Крестовський із групи Ведмежих островів. Карта показувала, ніби «Ленін» давно вже йшов по суходолі, тоді як берег суходолу ледве було помітно, і він був не менше ніж за 8 миль* від судна. Це свідчило, що карта була неправильна.

Взявши пеленги островів Чотиристовпового і Лисова, «Ленін» ліг курсом на гирло ріки Колими.

Крига непомітно згущалася, ставала твердішою і важкопрохідною. Барометр падав. Вітер збільшився до шести балів. Пішов густий сніг.

«Ленін» показав себе міцним судном. Збудований на окреме замовлення, він був сухопуттю приставлений в Якутськ на Лену у розібраному вигляді. Льодові обводи і дві потужні машини

---

* Морська миля — 1852 м.

давали йому можливість пробиватися крізь невеликі крижані перемички. Та все ж це було річкове судно, а не криголам.

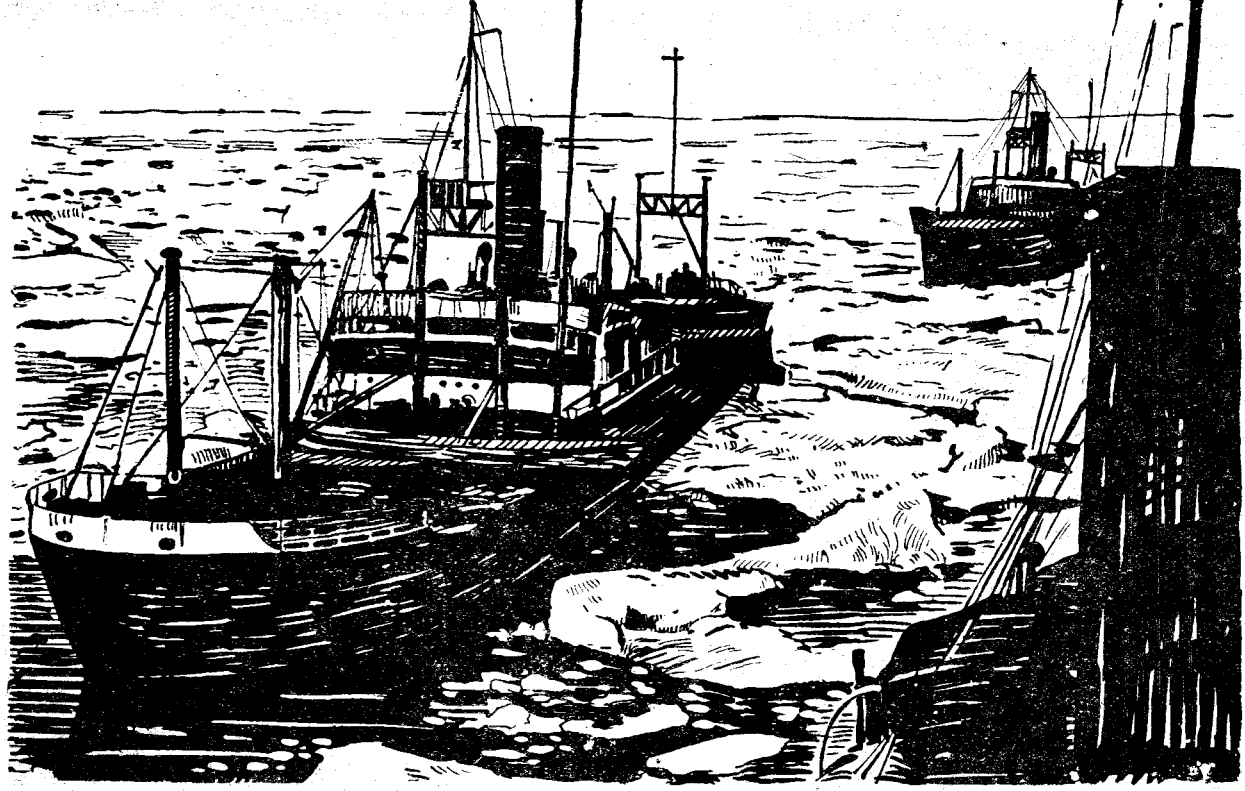
Перед екіпажем судна стало завдання: або повертатися під захист Ведмежих островів, щоб сховатися від снігового шторму, який уже починався, або спробувати взяти кригу приступом, рискнувши судном, а може й людьми.

Якщо ждати поліпшення погоди біля Ведмежих островів, то після шторму могло настати різке пониження температури повітря й початися утворення молодого льоду. Увійти у велику кригу — значить рискувати керуванням і самим корпусом судна.

Судно могло вмерзнути в кригу й дрейфувати так само, як американська «Жаннетта», що знайшла собі смерть у кризі Полярного моря 1881 року.

На світанку «Ленін» увійшов у кригу, вирішивши пробитися до Колими. Добре збудоване невеличке судно вільно й легко проходило у вузьких чистоводах і добре слухало руля. Інколи доводилося ламати невеличкі тонкі перемички льоду, що заважали рухові «Леніна». Та раптом зупинилася одна з машин, а слідом за нею застопорилась і друга. Невеличкі крижини, потрапивши в напівкоридори над гребними гвинтами, заклинили їх. Старший механік Мазанка, розуміючи небезпеку, не розгубився і разом з командою почав повертати машину руками. Гребні гвинти, звільнившись від криги, знову посунули пароплав уперед, туди, де в море вливалася широка, оповита туманами Колима. Через годину лід став рідший, крижини поменшали. Спереду «Леніна» засиніли великі прогалини чистої води, яка знову змінила свій звичайний морський колір на каламутний річковий. Пурга засліплювала очі, вихрила й піднімала сніг; крізь її густі заряди нічого не можна було побачити.

Глибини під «Леніним» зменшились, почалася прісна вода. Значить, десь недалеко була Колима, хоч її й не видно було через снігову бурю. «Ленін» знову став на якір, щоб переждати пургу. І коли на мить горизонт очистився від завірюхи, розірваної шквалом, люди з «Леніна» несподівано побачили недалеко від себе морський пароплав «Лейтенант Шмідт», що прийшов до гирла Колими з Владівостока з вантажем вугілля для Колимського краю. «Ленін» підійшов до «Лейтенанта Шмідта» і став біля нього на якір. Розмахуючи вухатою шапкою, на верхньому мостику морського пароплава стояв старий полярний капітан «Лейтенанта Шмідта» — Міловзоров і радісно вітав свого учня — капітана Бочека.



Судна Північно східної полярної експедиції ідуть Чукотським морем у Колиму

Закінчився рейс із Лени в Колиму першого річкового пароплава в цьому краю. Починались трудові будні. Треба було встигнути, доки стане крига, як можна більше перевезти знизу, з гирла Колими, в її середнє плесо вантажів, приставлених сюди морськими пароплавами. І «Ленін» негайно почав вантажитися.

За короткий час «Ленін» перевіз близько 500 тонн різного вантажу. Цим він врятував від голодівки людність далекого, відірваного від усього світу краю. «Ленін» забезпечив Ляховські острови харчовими продуктами. Завдяки тому, що він зайшов до острова Ближнього, там не закрилась приречена на голодівку радіостанція.

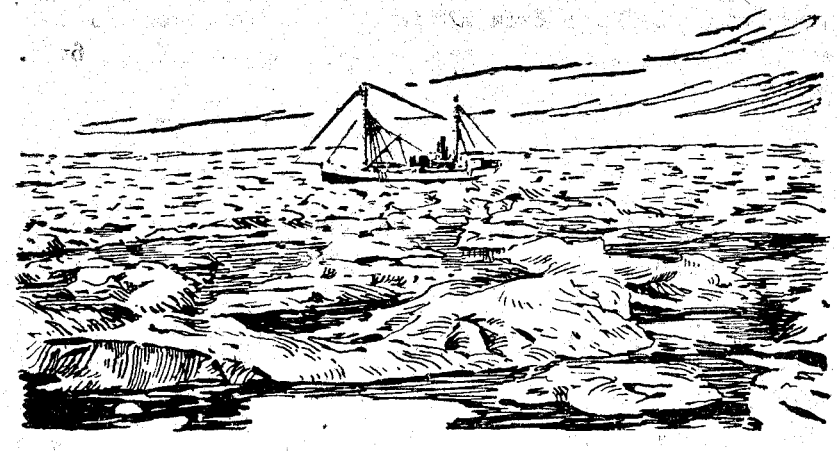
Своїм прибуттям на Колиму «Ленін» поклав початок судноплавству в нижніх плесах цієї далекої ріки Східного Сибіру. Слідом за «Леніним» наступного року сюди прийшли річкові пароплави разом з Північно-східною експедицією та колісні пароплави, що їх привів «Сібіряков» під час другого міжнародного полярного року.

Північно-східна полярна експедиція під начальством Євгенова пройшла великий шлях від Владівостока до миса Ведмежого, до гирла Колими. Це йшла ескадра морських і річкових суден із Тихого океану в Північне полярне море, щоб доставити на Чукотку і в Якутію харчові та промислові товари, забезпечити кочові племена припасами, потрібними їм для життя.

Крига стала, здавалось, непереборним бар'єром біля самого входу в Полярне море, за мисом Дежньова. Тут біля самого миса ескадра суден Північно-східної експедиції зупинилася у важкому роздумі: чи йти вперед, чи повертати назад. На буксирі морських пароплавів у Колиму йшли крізь крижаний кордон Полярного моря річкові катери й баржі — паровий і непаровий колимський флот.

На нараді капітанів старі полярники висловились за те, щоб повернутися. Літня розвідка приносила звістки про важкий стан льоду Полярного моря. Чукчі говорили, що такого скупчення криги біля берегів своєї землі вони ніколи не бачили. Та повертати назад, не виконавши завдання, не личило радянським морякам.

Євгенов, Бочек і молодий капітан-комуніст Караянов, що вперше бачив Полярне море, висловились за продовження походу, не зважаючи на суворий льодовий рік. Доля походу була вирішена.



Шхуна «Темп» пробивається до Колими серед важкої криги

Флагман полярної ескадри, льодоріз «Літке» вирушив на чолі ескадри вперед. Він вів ескадру суден у Східно-Сибірське море, яке ніколи не бачило стільки вимпелів одразу. Сотні людей на кораблях ішли в Північний океан, щоб розбудити одвічний спокій берегів шумом тракторів та новозбудованих заводів і прокласти новий водний шлях по недосліджених ріках Сибіру.

Кожний океанський пароплав схожий був на троянського коня, в череві якого схований був «військовий» загін. Підійшовши до Колими, люди, поділившись на теслярів, геологів, метеорологів, трактористів і річковиків, повинні були зійти з пароплавів, щоб завоювати дикі, свавільні ріки й примусити їх служити своїми багатствами другій п'ятирічці.

Ескадра просувалась до наміченої мети крізь крижану стіну, щоб не залишити краю без вантажів, якими повнісінькі були трюми пароплавів.

Із залізною упертістю брали радянські моряки мис за мисом у Східно-Сибірського моря, просуваючись вперед до Колими. Темної ночі 5 вересня «Літке» підходив з усією ескадрою до Колими, до миса Ведмежого. І в темряві ночі, ніби зірочки на горизонті, справа на носі льодоріза посувались назустріч ходові вогні криголамного пароплава «Сібіряков».

Північно-східна експедиція йшла з Владівостока, «Сібіряков» ішов із Архангельська. Моряки Заходу зустрічались з моряками Сходу. Захід подавав руку Сходові. Вперше в історії полярної плавби тут, біля миса Ведмежого, зійшлись кораблі з різних

кінців світу. Ця зустріч була святом радянського морського прапора в Арктиці.

«Сібіряков» привів на буксирі з Лени до Колими два річкових 60-тисильних колісних пароплави, якими велика ріка Сибіру побраталась з Колимою. «Літке» привів на буксирі з Владівостока два парових 200-сильних катери, баржі, моторні катери й кунгаси,— цілий флот для Колими. Крига погризла фарбу і залишила глибокі сліди на бортах катерів та барж, приведених Північно-східною полярною експедицією. Це були сліди боїв з кригою і свідки труднощів походу.

Першої ж ночі штормом розігнало майже ввесь річковий флот, з такими труднощами приведений із Тихоокеанського басейну. Але з приведеного флоту не пропало жодної одиниці. Моряки зібрали його по хвилях розбурханого моря й примусили служити полярній річці. Подальші шторми завдали шкоди кунгасами і дерев'яним баржам. З 19 днів розвантаження біля миса Ведмежого 17 були штормових. Сила вітру доходила від 6 до 9 балів, загрожуючи морським пароплавам, що стояли на малій глибині. З великими труднощами врятували самого «Літке», якого било об грунт під час одного з великих штормів біля миса Ведмежого.

Звичайно до миса Ведмежого, у бухту Амбарчік, раз у рік приходив один пароплав і залишав там 500 або 600 тонн вантажу. Кораблі Північно-східної експедиції вивантажили в цій бухті близько 5000 тонн вантажу. Ніколи бухта Амбарчік не бачила на своєму березі такої величезної кількості товарів.

Перегукуючись різноголосими свистками, гула розбуджена першим своїм флотом Колима.

По низовій Колимі вгору пішли з баржами й товарами колимські пароплави.

БРАТАННЯ РІК

В тридцять першому році ріка Лена віддала річці Колимі свій найкращий пароплав «Ленін», а через рік Північно-східна експедиція привела цілий річковий флот із Владівостока для полярного Сибіру. Баржі, катери, кунгаси й буксирні пароплави пройшли в розпалі літа тисячомильними океанськими шляхами із Владівостока на крайню Північ, де починалася сувора морозна й пуржлива зима.

Лена знову підтримувала Колиму. Цим разом вона віддавала їй три буксирних колісних пароплави і дві баржі. Вони йшли з середнього плеса Лени до її гирла, до моря Лаптєвих, у бухту Тіксі. Сюди повинні були прийти з Владівостока льодоріз «Літке» і два морські катери з малою осадкою для буксирування ленських переселенців — колісних пароплавів—у Колиму. Три колісних пароплави — «Якут», «Партизан», «Пропагандист»—і дві дерев'яних баржі по 450 тонн кожна, віддавала Лена Колимі.

Капітан Бочек прийшов на Колиму з Лени, виконуючи рішення партії та уряду — осідлати Колиму пароплавами, прокласти по ній водний шлях, примусити її служити своїми багатствами справі соціалістичного будівництва.

Колісники-пароплави ніколи не ходили внизу ріки Лени широкої як море, де й річкові пароплави підкидало, як на морській хвилі. Треба було вести колісників на буксирі. Це значило знекровити Лену, позичивши в неї для буксирування пароплави, потрібні для осінньої путини.

Начальник Ленської річкової експедиції вирішив вести судна самоходом. Одну баржу взяв на буксир «Якут», другу — разом з «Партизаном» без пари — узяв «Пропагандист». За десять днів флотилія дійшла від Якутська до бухти Тіксі, в море Лаптєвих. Вперше за час існування Ленського річкового басейну вийшли колісні пароплави самоходом на низ Лени і в море — до Тіксі На цих, як іграшки невеличких, пароплавах не було навіть

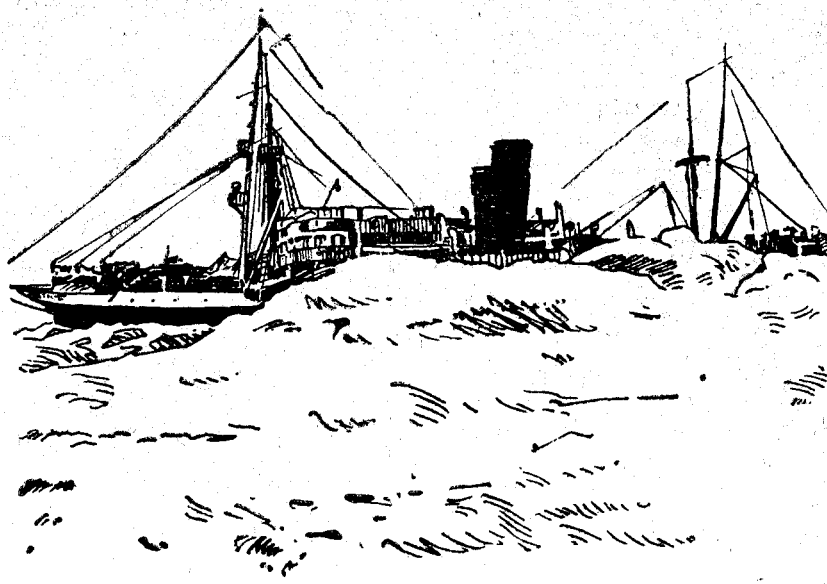
Після шторму в бухті Амбарчік. Катер «Якут» викинуло на берег. Біля «Якута»—уламки кунгаса

радіо. Умовились, що 5 вересня вони, якщо не з'явиться «Літке», вирушають у Якутськ.

На Лені не знали про те, з якими труднощами просувалася серед криги ескадра Північно-східної експедиції. Річковики не знали про ті труднощі, з якими був зв'язаний підхід до кожного миса Східно-Сибірського моря. Тоді ще не було на Тіксі радіостанції.

Передбачалося, що з «Літке» ескадра зустрінеться в період між 5 і 25 серпня. І ось у бухту Тіксі несподівано зайшов корабель, але не з сходу, а з заходу. Криголамний пароплав «Сібіряков», обійшовши з півночі Північну Землю, зайшов у бухту Тіксі, щоб поповнити свої вугільні запаси. В дорозі він перехопив радіо начальника Північно-східної експедиції Євгенева в Москву про важку льодову обстанову в Чукотському морі. На Лені довідались від професора Шмідта, начальника експедиції на «Сібіряковi», про те, що «Літке» в Лену не прийде. Отже, колісні пароплави мали повертати назад у Якутськ. І даремними здавалися досягнення колісників бухти Тіксі.

Тут, у Тіксі, ленські річковики вирішили просити професора Шмідта взяти на буксир хоч би два річкових пароплави. Але Шмідт випередив ленських річковиків, запитавши про це Москву. Не виконавши ще свого завдання повністю, «Сібіряков» брався



«Літке» в кризі

вести на буксирі два колісні пароплави, зважаючи на їхнє велике народногосподарське значення для Колими. Криголамний пароплав був зв'язаний планом своїх робіт і переходом усього північного морського шляху за одну навігацію, а колісники боялись криги й непогоди. Ждати погоди «Сібіряков», який поспішав вийти з Полярного моря, не мав часу. «Якщо не пощастить наблизитися до району Колими до 5 вересня, доведеться залишити судна в дорозі» — так писав у листі ленцям начальник експедиції професор Шмідт.

Колісники з честю зустріли «Сібірякова»—полярного гостя західних морів Союзу. В бухті Тіксі був перший багатолюдний мітинг моряків і річковиків-освоювачів радянської крайньої Півночі. Три бригади річковиків, по 20 чоловіка в кожній, навантажили 310 тонн вугілля на «Сібірякова». Річковики відмовились від плати за роботу: це був суботник на честь західного гостя—героя другого міжнародного полярного року.

Вирішили залишити на Лені «Пропагандиста», як найстаріше судно. «Пропагандист» повів назад у Якутськ дерев'яні баржі.

Річковики не затримали полярного героя, а море сприяло їм. Колісники пройшли від Лени аж до Колими, не бачивши криги, жодного разу не потрапивши в шторм.

Прийшовши разом з ескадрою Північно-східної експедиції в один день і годину до миса Ведмежого, «Сібіряков» віддав буксир річковикам, і колісні пароплави своїм ходом пішли в бухту Амбарчік, щоб служити Колимі.

Так Лена побраталася з Колимою.

В займищі Колимській—канцелярія оленярського радгоспу, який тільки народжується на Колимі. Якщо роботу в радгоспі поведуть як слід, то він може стати великим господарським фактором на Колимі, де є багато ягельників — оленячих пастівників. На Алясці в минулому сторіччі не було жодного оленя, їх завезли туди американці з нашого суходолу і з Сибіру, і тепер на Алясці близько півмільйона поголів'я, консервні й замшеві заводи. Заготівля хутра, молочарсько-скотарське господарство, м'ясокомбінат, будівництво барж, агрономія, лісоекономічні експедиції, оленярське господарство, консервні й замшеві заводи—все це проблеми, які треба розв'язати на Колимі.

Ми ночуємо в займищі Колимській, розіславши на підлозі оленячі шкури, які ще пахнуть димом від вогнищ, що ми їх розкладали в східно-сибірській лісотундрі. Ми залізаємо в кукулі (спальні мішки) і робимо правильно: на ранок усе тепло, що його дала тут залізна пічка, уже вивітрилось, його заступив холод, і ми нашвидку зодягаємось. На вулиці темно. Глупа ніч. Зірки й ущерблений місяць поховались у мороці. Але годинник показує, що вже давно ранок. Ми підганяємо каюрів, яким не зрозуміла наша нетерплячка і так властива колимська повільність.

Ми знову в хутряних штанях, сорочках і торбазах-щіткарях. У торбазів бородаті сіді подошви.

Ми їдемо по Великому озері. На озері гуляє вітер. Але як тільки собаки забігають на лісову стежку, одразу стає тепліше. Тут вітер втрачає свою силу серед колимського лісу. Присмерки полярного дня уже змінились темрявою полярної ночі. Ми ночуємо у Холмах, у якута Герасима Тарасова, у новій рубленій юрті. Між колодами, з яких складені стіни юрти, я бачу срібло снігу і знаю, що тут, як і в усіх колимських будинках, на ранок буде стужа. Я глибше залізаю в кукуль.

Вранці—знову в дорогу. Їдемо новими місцями, озерами й переліскаами, потім знову ночуємо в юртах. Кожної ночі біля якутського коминка бачимо інші обличчя.

Ми входимо в юрту і, вітаючись, кричимо по якутському:

— Доробо!

Інколи нам відповідають дружно одразу кілька голосів і допомагають зняти запорошений інеєм і набридлий нам кухляник, інколи ми ледве чуємо привітання у відповідь. Це значить, що тут уже є переїжджі і тісно буде спати, або взагалі господарі незадоволені нашим прибуттям. Ми їдемо, а поперед нас біжить «капсе»—чутка. Капсе забігає раніше нас у юрту і розповідає про те, хороші ми чи погані люди. Передатник капсе, торбазне радіо—це каюр. Якщо він ображений на вас, якщо ви, бува, відмовились дати йому тютюну або чогось іншого, то поперед вас по наслегах піде погана слава:

— Їде поганий чоловік!

Нарти збігають круто вниз, і ми їдемо по сніговій Колимі.

— Он стоїть «Партизан»,—говорить мені каюр.

Так, це він, колісний присадкувато-широкий пароплав, що його привіз у Колиму «Сібіряков» із бухти Тіксі аж від Лени. «Партизан» вмерз у лід біля Карлукова, недалечко від гирла невеличкої річки Віска. Річковики живуть на березі Колими. Селище виросло вдвоє, і замість трьох будинків у Карлукові стало шість житлових будівель.

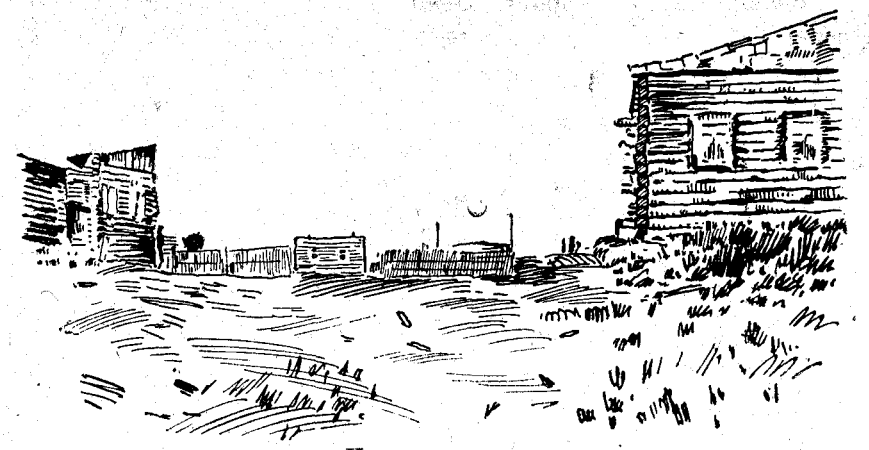
Люди, які живуть тут, прийшли в Колиму з Якутська. Це перші ленські люди, що прийшли морем із Лени в Колиму, щоб тут працювати на перших колимських пароплавах. Ми заходимо в хату. Солодко й тягуче пахне модриною. Вперше на Колимі я бачу дах з двома схилами.

На верстаку, біля задньої стіни, лежить інструмент і різні деталі. Тут механіки ремонтують частини машин невеличкого «Партизана».

«Найкращий подарунок Жовтневі—ударний суднoремонт» — так говорить плакат, що висить у цій майстерні і написаний самими річковиками. Лещата, свердла, гаєчні ключі на верстаку тьмяно освітлені «летючою мишею» — вуличним переносним ліхтарем.

Чистина людей з «Партизана» працює на суднoремонті, а решта заготовляє дрова.

Ми п'ємо чай у матросів пароплава «Партизан», піонерів колимського водного шляху. Вони розпитують нас про долю



Нижньоколимськ

морських пароплавів, які пішли з Амбарчіка восени у Владівосток, і радіють та пишаються успіхами «Сібірякова». Тут ніхто не хворіє на цингу. Річковики надіються врятувати «Партизана» під час колимського льодоходу й завести пароплав, як тільки скресне крига, в річку Віску, щоб він там відстоявся.

Ми їхали з Певека на собаках у Нижньоколимськ. Вісімсот кілометрів пройшли нарти по тундрі, і двадцять три дні я бачив спереду себе вершини гір, простори тундри, закрути гірських рік, запуржений ліс і бронзову шию каюра Атика. А тепер майже кожного дня спереду мене сидить новий каюр. Із Карлукова мене везе хлопчик, ще майже дитина. На вигляд йому не більше чотирнадцяти років. Він якут і не знає й слова по російському. Серафим, як звуть каюра, не говорить зі мною, але часто співає монотонних пісень Колими й Якутії. Несподівано на одній із повороток він зупиняє собак і підтюпцем по глибокому снігу біжить від нарт за найближчий горбок. Потім повертається й несе в руках черкан—пастку, що нагадує собою самостріл. У ній білій горностай.

— Горносталь! — говорить каюр, уперше звертаючись до мене, і я бачу в його іскристих дитячих очах велику радість.

Ще кілька разів Серафім зіскакує з нарт, щоб перевірити черкани, поставлені ним і його батьком, який тепер ставить сітки на Колимі.

Серафім правильно визначає своє положення в лісі. Горбки й пагорбки, закрути доріжки в лісу, повалені бурею дерева або пні, що стирчать спід снігу, ніби назви вулиць, показують Се-

рафімові, де він поставив свої черкани. І він безпомилково знаходить їх у хащах колимського лісу.

В Ачисі ми днюємо в юрті, де ціла родина хворіє на трахому. І, дивлячись на них, я думаю про те, як треба послати сюди, в тисячокілометрові бездоріжжя, лікарські загони. Пересувна лікарня—ось що може тепер допомогти людності не тільки Колими, а й тундри.

З Ачихи ми вперше їдемо на оленях. Я не сиджу, звісивши ноги, як недавно в тундрі з собачої нарти, підбираючи їх при зустрічі з кожним деревом і кожним пнем. Я вільно лежу на широкій нарті й спереду себе бачу прудких оленів. Старий тунгус везе мене на оленях аж до Орелаха, до школи. Олені йдуть двома низками, тягнучи за собою по три нарти кожна.

На Темірі нас вперше частують «кюорчах»—збитими вершками, і біла піна горою підіймається над глибокою тарілкою.

Станочник Теміра, Іван Третьяков, говорить нам, що каюри ночуватимуть разом з оленями в лісу, бо «вовк ходить».

Треба стерегти оленів. У мого каюра немає ні вінчестера, ні навіть остола*. Я питаю Третьякова, чим же відженуть каюри вовків.

— Відганятимуть криком.

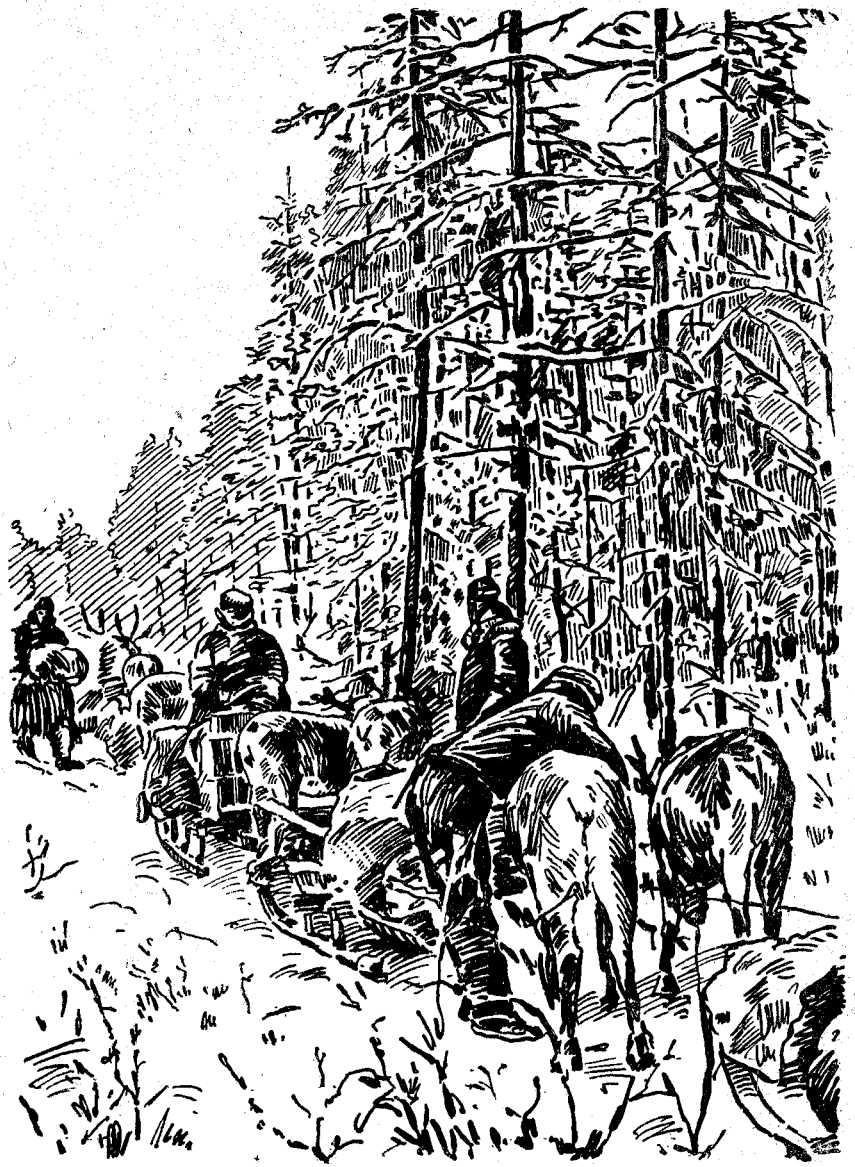
Вночі олені паслись у ягельнику, і каюри були біля них.

Тунгус везе нас до Орелахи через лісові хащі. Він сам веде оленів за повід, ідучи спереду оленячого поїзда з шести нарт. Гіллясті роги оленів тунгус спиляв, щоб вони не чіплялись за гілки й стовбури дерева. Коли нарти зачіпають за дерево, сріблястий сніг із запорошених гілок сиплеться на пушисті тремтячі шкури оленів, вкриті від морозу інеєм.

Олені полохливі. Ледве побачать спереду чорну пляму, як уже кидаються вбік. І зустрічної людини бояться ці тонконогі тварини півночі. Вранці їх довго ловлять ямщики, ніби диких коней.

Кожний вечір застає нас у новому місці, і кожної ночі ми розмовляємо з новими людьми. В Орелаху ми приїжджаємо вночі. Тут школа-інтернат. Більше 50-ти дітей якутів учаться в цій просторій і світлій школі. Я бачу дитячу стінгазету якутською мовою і великі букварі-плакати з тюрко-татарським латинізованим алфавітом. В кожнім станку, в кожній юрті я бачив ці плакати, і майже всі наші каюри розписуються ла-

* Дрюк, що нагоняють оленів.



На оленях по Колимських лісах у Якутськ

тиськими літерами в наших дорожніх листах, одержуючи прогони—плату за переїзд від числа кілометрів.

Інтернат забезпечений місцевими продуктами — молоком, рибою, м'ясом і потрібними товарами із кооперативу. Тут, як

і скрізь тепер на Колимі і в усьому Союзі, здійснюється загальне навчання, і радянські люди стають письменними там, куди раніше доходило тільки облудне учення місіонера.

Учитель-якут Павлов прийшов із Якутська морем у Колиму і тепер просвіщає колимських якутів світлом науки й письма.

Художнє виховання, рідна мова, математика, природознавство з елементами географії, суспільствознавство з елементами історії, праця (політехнізація), фізичне виховання — така програма школи в Ореласі.

Всього з інтернатом в Ореласі 65 учнів: 33 хлопчики і 32 дівчинки. Діти бідняків учаться і харчуються безплатно, а діти середняків доплачують 15 карбованців у місяць. В інтернаті щоденне чергування. Я приходжу під час дитячої вечері і питаю чергового. Його в інтернаті немає. Але мені показують на заступника чергового, відгодованого хлопчика з чорною короткоостриженою круглою головою. Скрізь чистота і порядок. Діти сплять на нарах з постелями з оленячих шкур.

Ми зупиняємося перед стінгазетою, де багато карикатур, що їх намалювали діти.

— Це ось намальований хлопчик, який лякає в темряві дітей,—пояснює мені вчитель.—У нас був тут один такий учень. Діти про нього написали:

— Даремно ти нас лякаєш у темряві, ми в радянській школі не віримо в релігійний дурман і тебе не боїмося.

І тут, в Ореласі, в лісу, де із засніжених і обморожених юрт з крижаними вікнами коминок викидає крізь широкі димарі в нічну пітьму снопи веселих іскор, я бачу радісний вогник освіти.

З геологом Арктичного інституту Павловим, шукачем підземних скарбів Колими, ми ходили по березі бухти Амбарчік, серед навалених куп плавника. Прекрасне будівельне дерево, колоди завтовшки в півметра, виносила сюди, до берегів Полярного океану, Колима з своїх верхів'їв. Із цього плавника тут на березі багато років тому була збудована одна хатина, у якій тепер живуть люди. Дах хатини був пологий, як у Туркестані. Невеличкі двері — ніби віконце, закрите віконницями. Вони, ці двері, берегли тепло, яке швидко вилетіло б у великі двері. Прорізи вікон були не більші від стародавніх бійниць у фортеці. Колоди, з яких складений будинок, посіріли й від часу вкрилися мохом.

У тундрі, там, де весняна вода, ніби банка амоналу, розколола мерзлу землю, стояв оголений розмивом кам'яний лід, на якому, як на фундаменті, лежали пливуни й куп'я. Мене привів до цього підземного шару льоду геолог Павлов, що працював над дослідженням нововідкритих зирянських родовищ кам'яного вугілля Колими.

Геолог Арктичного інституту Павлов — людина невеличка на зріст, моторна й невтомна. Говорить, окаючи, по ярославському. Чотири роки він учився на робітфаку і за шість років закінчив фізмат Ленінградського університету. Він говорив, що йому часто доводилось не їсти по дві доби в колимських лісах або в чукотській тундрі. Все своє майно він носив з собою. Це був портфель, туго набитий геологічно-розвідковими роботами та рисунками, а з боку в нього весело бовталась військова польова сумка. Він виходив усю тундру, все узбережжя Північно-полярного моря, від Дежньова до Колими. Геолога Павлова, простого хлопця, знали в кожній чукотській яранзі і по колимських селищах до нього всі звертались:

— А-а-а, Павлов!

3—506

Директор Арктичного інституту професор Шмідт, за відомостями, які були в Павлова, ішов з Архангельська з експедицією у Владівосток і мав пройти біля миса Ведмежого. Павлов думав зустрітися з «Сібіряковим» і на ньому поїхати у Владівосток — у розпорядження Арктичного інституту.

Життя на безлюдному березі Амбарчіка набридло геологові, і як тільки «Літке» віддав якорі біля Ведмежого, Павлов перейшов на нього. Він спав у кают-компанії, не роздягаючись. Вранці я чув, як він спитав вахтового, чому на «Літке» піднімають сигнальні прапорці.

— Це на честь «Сібірякова»,— відповів вахтовий.— Ми підняли сигнал: «Щасливої дороги».

Павлов остовпів від здивування і, коли отямився, тихо запитав

— А хіба «Сібіряков» тут?

— Та от же він вирушає у Владівосток.

Павлов вибіг із кают-компанії на спардек, потім на хвилину з'явився знову в кают-компанії, потім його бачили на капітанському мостику. Він заспокоївся тільки тоді, коли «Сібіряков» зник за горизонтом.

Павлов їхав разом з нами на «Літке» із Амбарчіка, а перед тим я його бачив на «Леніні». Він їхав у Нижньоколимськ по геологічні колекції, які залишив там у кількох ящиках. Він рискував, їдучи в Нижньоколимськ, втеряти «Літке», який не ждав би в Амбарчіку однієї людини. В Нижньоколимську геологові Павлову сказали, що його колекції цими днями поїхали в Амбарчік на катері. Тоді він знову поїхав в Амбарчік. Він вийшов на берег Амбарчіка шукати своїх колекцій, але хтось уже переправив їх на пароплав «Север», і Павлову нічого іншого не залишилося робити, як перейти на «Літке», щоб не застряти ще на цілий рік у Колимі.

Павлов запопадливо робив своє діло і пильно зберігав усі матеріали, зібрані на Колимі і в тундрі. Він пильно беріг свою сумку з рисунками й геологічними записками про те, що він бачив і знайшов у цьому малодослідженому краю. Він описав від Дежньова до Колими ввесь морський берег і його геологічні особливості. Йому не судилося знайти на цьому березі нічого особливого, нічого істотного. Винна була в цьому не його молодість і недосвідченість, а тільки те, що бракувало потрібних для доброї розвідки інструментів.

Геологи Черський і Обручев у різний час були на Зирянці, притоці Колими. Черський перший помітив на Зирянці про-

шарки кам'яного вугілля, знайденого на одній із приток Колими. Коли б Колима добувала своє вугілля, тоді не треба було б «Леніну» та іншим колимським пароплавам марнувати дорогий час біля берегів для заготівлі, пиляння та вантаження дров. Коли б Колима постачала вугілля на низ, для морських пароплавів, то «Літке», одержавши додаткове вугілля, впевнено йшов би на схід, пробиваючись до миса Дежньова.

Колима вже має свій флот,— вона повинна дати вугілля пароплавам, що плавають по її водах.

На Зирянці, за 70 кілометрів від Колими, геолог Павлов знайшов дуже багато шарів і прошарків кам'яного вугілля різної товщини.

Провідник — місцевий мешканець, старий якут Дьячков — привів геолога Павлова до зирянських вугільних багатств.

В Тиллах-Камінь геолог знайшов 9 шарів вугілля від 20 до 150 сантиметрів завтовшки, 4 шари приблизно від 30 і до 100 сантиметрів і 7 шарів — від 2 і до 9 метрів завтовшки та два прошарки.

Мелегай-Камінь, Милигийбит-Камінь, Теллах-Камінь, ріка Кара-Улах, Кара-Улах-Камінь — всі ці місця обслідував геолог Павлов з провідником Дьячковим.

Обслід відбувався взимку, в морози. Павлов мав з собою гірничий компас, молоток, залізну лопатку, щоденник і олівець. Геолог жив у наметі або у якутів, які зустрічалися йому по дорозі. Їв тільки мерзлий житній хліб та заїдав мороженою рибою-стружкою.

«Комсеверпуть» запропонував геологові Павлову обслідувати вугільні запаси Зирянки, але потрібних інструментів для розвідки у нього не було. І все ж у Мелегай-Камені геолог знайшов чотири шари вугілля від півметра до півтора метра видимої товщини та два прошарки. Із фауни в пісковику він знайшов відпечатки зябрового молюска. В Яр-Камені Павлов знайшов під землею скам'янілі стовбури дерева до метра завтовшки. Видно було сучки на цьому викопному дереві, шаруватість і відпечатки листя та гілок на пісковиках і глинистих сланцях. В Кара-Улах-Камені він також знайшов вугілля,— один шар в два з лишком метри, другий — в сорок сантиметрів завтовшки.

В районі ріки Кара-Улах-Камінь шар вугілля доходив до двох метрів, і сопка складалася тут з великих і малих вулканічних бомб, пемзи й вулканічного попелу.

При 50-градусних морозах відбувалися розвідкові роботи на Зирянці. Більше 80 тонн вугілля було видобуто влітку на Зирянці, але сплавити пощастило тільки трохи більше 3-х тонн. Решта потонула в бистрій гірській ріці, режим якої невідомий був сплавникам вугілля. Це трапилося тому, що робилося це невмілими, недосвідченими руками.

Зирянське вугілля залягає близько від судноплавної Колими. Дев'ятиметрові шари вугілля — це феномени Зирянки. Вугілля наближається до коксівного і дає 7800 калорій тепла.

Величезна площа лук дає можливість утворити тут молочарсько-тваринницьке господарство, рибні багатства підказують організацію консервного заводу.

Зирянка лежить трохи на південь від полярного кола. За 70 кілометрів вниз по течії Колими від гирла Зирянки є городно-тваринницький радгос.

Місце залягання вугільних багатств безлюдне. До найближчого селища від зирянського вугілля — 120 кілометрів.

На Колиму треба послати геологів, озброєних новітніми інструментами, для дослідження підземних багатств.

Від свого гирла ріка Зирянка судноплавна кілометрів на 50 вгору, а до вугільного басейну лишається ще близько 70 кілометрів, що їх по річці пройти не можна. Там широта Зирянки доходить місцями до одного кілометра, але русло її все в островах і завалене плавником. Фарватер дуже покручений, і його важко помітити. Береги обсипались, обвалились і вкриті лісом. Великі бистрини не замерзають і під час зимових 50-градусних морозів.

Від вугілля до судноплавної частини Зирянки передбачається збудувати дорогу понад берегом примхливої гірської річки.

Вугілля Зирянки повинно дати енергію новому Колимському водному шляхові.

КАРЕМ!

На початку травня зоря зійшлась з зорею над Чукотською землею. На зміну непривітній полярній ночі прийшов безперервний сонячний радісний день. Море недвижно стояло до середини червня. Південним штормом за одну ніч розламало лід, і, ніби парусні байдарки, пішли далеко від берегів високі тороси.

Заграв у воді тюлень, показуючи свою чорну голову, що виблискувала на весняному сонці. Ключі качок вганялись у небо з далекого півдня. Високо над чукотськими ярангами, пролітаючи на північ, перегукувались гуси. Море, звільнившись від крижаного панциря, зашумувало, забило, ламаючи на своїх грудях мерехтливу сонячну доріжку. Радісна весна прийшла й сюди, до крижаного кордону світу.

Хлопчики-чукчі лагодили свої сільця, щоб ловити птахів, які пролітали над селищами. Це була первісна зброя, зроблена з нерп'ячих ремінців, до яких прив'язували зуби моржа. Птах, обплутаний на льоту сільцем, падав, не маючи сили махнути крилом.

З півдня, до миса Інчоун, проходили цілі табуни моржів. Звірі держались оддалік від берегів. Кілька чукчів-мисливців помітили їх із своїх вельботів. У передньому вельботі серед чукчів був один росіянин. Він прийшов на Північ з берегів Тихого океану. Йому не доводилось ще ні разу бачити живого моржа, а тут неподалеку від байдари гралася на сонці моржиха з морженям. Маля намагалося забратися на спину матері, але та помахом могутніх ластів далеко відкидала докучливе морженя.

Росіянин вистрелив з вінчестера на морженя і забив його. Моржиха почала кружляти навколо забитого, збиваючи піну, червону від крові. Але побачивши, що маля загинуло, вона покинула його й почала швидко пливти до людей, що сиділи

у вельботі. Чукчі перестали говорити між собою і тривожно стихли, ніби чекаючи чогось грізного, неминучого.

Звір підплив до людей, «виставᵡ із води і поклав свої білі ікла на борт вельбота, трохи перехиливши його.

Чукчі ніби скам'яніли. Вони сиділи нерухомо. Раптом росіянин схопив вінчестер. Тоді чукчі одразу стрепенулись і, приглушеним від переляку голосом, прохріпили слово заборони:

— Карем!

Чукчі забороняли стріляти на моржиху.

Старий чукча Айван, стерновий вельбота, з бронзовим лицем і довгим волоссям, поволі встав з корми і пішов туди, де з борта звисали два звірячих ікла, білих, як у чайки груди. З іклів збігала у вельбот морська вода, ніби сльози величезного звіря. Айван підійшов до звіря й обережно взяв його за ікла. Чукчі підняли весла, щоб не хлюпотіла вода та не злякала звіря. Айван ласкаво й тихо прошепотів щось звіреві і, взявши його за ікла, опустив у воду.

Чукчі пояснили росіянинові, що він міг би погубити людей, коли б вистрелив у звіря. Після пострілу звір обов'язково кинувся б убік і потяг би за собою в морську безодню і чукотський вельбот.

★ ★ ★

Як і всякий чукча, Айван ніжно любив своїх дітей. Він навчив своїх синів робити сільця і разом з дітьми виїжджав інколи недалеко на полювання. Він привчав їх до того, щоб вони могли, як виростуть великими, добувати звіря і сито годувати себе й собак.

Діти любили свого батька за його силу і вправність. Вони зацікавлено дивились, як він уміло керував собаками, як ці прудкі й сильні тварини боялися навіть самого окрику свого господаря. Одного разу, коли в Тепкані, де жив Айван, була велика пурга, він виліз спід своєї запони, захопивши з собою спис-гарпун.

— Куди ти?— спитала його дружина.

— Ведмідь ходить біля яранги. Піду подивлюся,— відповів Айван.

Він пішов на звіря без вінчестера, з самим тільки списом, щоб не розбудити пострілами сплячих дітей.

Вільного від полювання часу він часто саджав своїх синів на нарту і їздив з ними біля берега чукотського селища по

морю, яке замерзло ось уже кілька років підряд, рівно, без торосів.

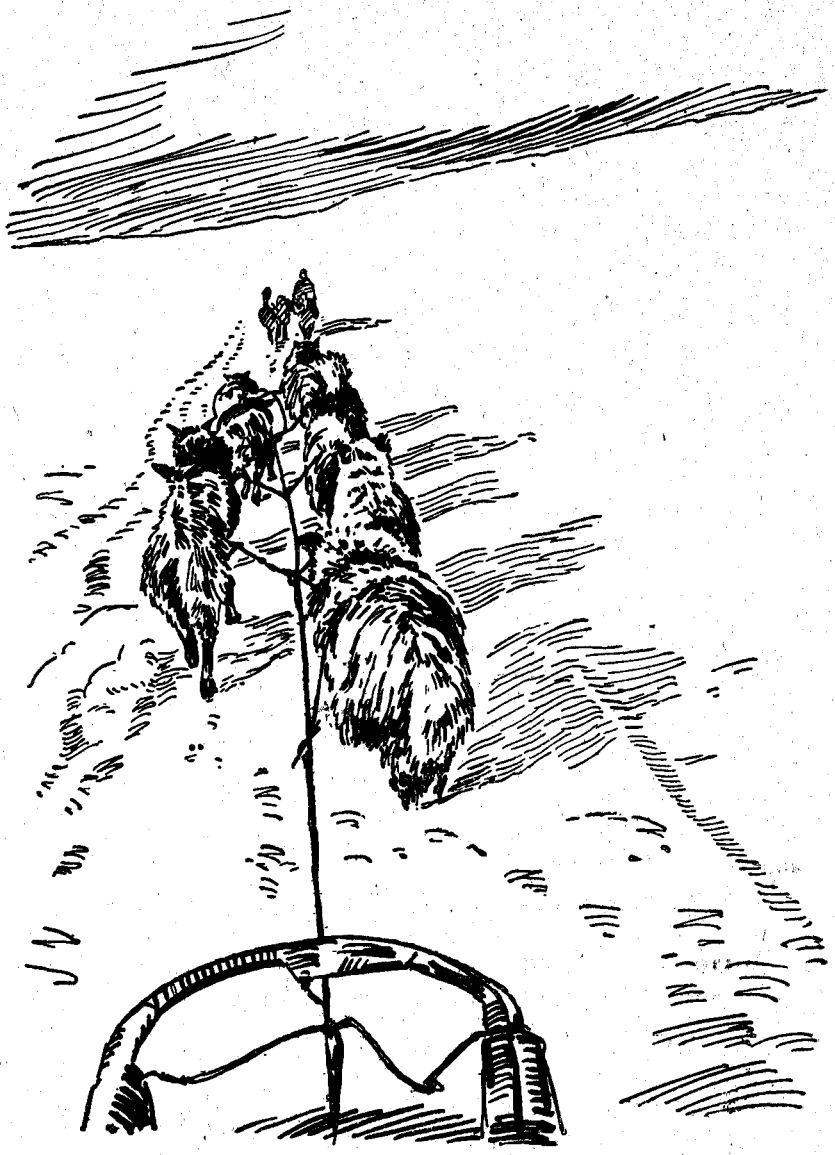
Старшому синові було шість років. Він народився того року, коли американську шхуну «Поляр Стар» роздушило кригою біля чукотських берегів. Старшого сина звали Уммка, цебто по чукотському білий ведмідь. Молодшому — не було й п'яти років. Він народився в той рік, коли вперше над чукотською землею з'явився «російський птах» — літак, «летюча байдара». Молодшого сина мати ласкаво називала Атикай, цебто по чукотському—собака.

Укунаут, дружина Айванова, вшивала в кухлянки свого чоловіка клаптика горностаячого хутра. Якщо злий дух наганяв її чоловіка на березі або серед торосів у море і намагався схопити його за одяг,—він відривав тільки горностаячий хвостик, не завдавши шкоди господареві одягу.

Обличчя Укунаут не було таке широке, як у її сусідок по Тепкану. У вузеньких щілинках світились ще по молодому ясні чорні очі. Колись молодою, коли Айван привів її до свого намету, як дружину, вона була по своєму вродлива. Товсті губи Укунаут здавалися Айванові цукровими. В Айвана довго не було дітей. Через це, за чукотським звичаєм, він міг узяти до себе в ярангу другу дружину, але він цього не зробив. Укунаут дала йому дітей, коли зморшки залягли вже біля куточків її чорних очей і свідчили, що молодість її вже пройшла. Укунаут завжди дивилась якось дивовижно спокійно, і в її погляді багато було ласкавості й тепла. В Айвана очі були бистрі й гострі. Айван ішов по снігу, залишаючи глибокий слід. По цих слідах діти завжди пізнавали, де пройшов їхній сильний батько. По маленьких, майже дитячих слідах, діти безпомилково угадували, де проходила їхня мати. Чорне волосся Укунаут було шорстке й синювате. Сідина ще не зачепила її голови. Укунаут завжди була весела, вона любила сміятись, і сміх у неї був веселий та дзвінкий.

Трапилось так, що Айван все ж привів до себе в ярангу молоду дружину. Укунаут затаїла образу на чоловіка, худіла з кожним днем і вставала роздратованою. Давши волю словам, вона довго дорікала Айванові за те, що він удруге одружився; вона говорила йому «карем», слова заборони, вона загрожувала йому помстою.

Молодій дружині не було й вісімнадцяти років. Вона ходила в тонкому оленячому керкері, у барвистій полотняній камлейці,



Зимовим шляхом з Уеллена на культбазу

а обличчя її було розмальоване гарними тонкими узорами синюватої татуіровки.

Укунаут не могла слухати веселого сміху своєї суперниці. Молода дружина ніби украла сміх у старої. Укунаут більше не сміялася. Вона страждала від сусідства другої жінки в яранзі.

І марно тулились до неї її улюблені діти, які нічого не розуміли.

По чукотському Укунаут — значить кам'яна жінка. І Укунаут стала кам'яною жінкою. Цілі дні вона мовчки сиділа в наметі й думала про втрачене кохання.

— Він зробив зі мною не по правді. Адже я дала йому двох прекрасних синів, двох помічників. Він любить їх найбільше в світі. Як же міг старий Айван зрадити мене з цією дівчиною?—думала довгими ночами, страждаючи від безсоння, Укунаут.

Вдень вона думала про помсту, а вночі в душному наметі все добирала способу, як би помститися Айванові, якого зовсім ще недавно так любила, так гарно вишивала йому одяг, готувала улюблені страви, зустрічала після полювання за стінами яранги, помагала розпрягати собак, вибивала сніг із його одягу.

У чукчів немає звичаю карати дітей. Діти — це втіха їхнього життя, вони найдорожче в житті людини на краю землі, на березі холодного моря. І ось Укунаут надумала, як помститися чоловікові. Вночі, коли Айвана не було в ярангі, — він поїхав на факторію в Уеллен по товар,—вона взяла сокиру й зарубала обох синів.

Айван довго не повертався з Уеллена, і ввесь цей час над трупами дітей гірко плакала Укунаут. Трупи лежали в наметі, там, де ще недавно діти сміялись перед сном або жваво та весело розповідали матері, як вони їздили з батьком по березі моря.

Молода дружина, почувши стогін дітей, втекла з яранги до сусідів.

Ніхто не прийшов на крики в ярангу Айвана. Чукчі не втручаються в чужі справи.

Повернувся Айван із Уеллена. Укунаут почула про це, бо загавкали собаки, яких розпрягав за ярангою її чоловік. Вона не вийшла, як звичайно, до нього назустріч. Він чимало цьому здивувався. Він дуже змерз у дорозі, — вітер був зустрічний і пурга часто засліплювала очі. Айван з великими труднощами розпряг і нагодував собак. Він увійшов у намет, де на оленячих шкурах побачив своїх дітей з пробитими головами, і Укунаут, яка схилилася над ними.

— Ти повбивала їх?—спитав Айван.

— Я,—відповіла Укунаут.

Айван сам набив снігом чайник і повісив його над жирни-

ком. Коли чайник закипів, Айван випив його до дна, викурив люльку і сів біля дітей, підібравши під себе ноги. Так сидів він до ранку і все мовчав. Ця мовчанка для Укунаут була важча ніж крики й катування, яких вона від нього даремно сподівалася.

Він заговорив лагідним голосом, що його так любила Укунаут, несподівано порушивши сторожку тишу.

— Як же вони будуть тепер жити самі на тому світі? Хто дістане їм свіжу нерпу? Хто добуде їм їжі?

Укунаут нічого не відповіла Айванові, тільки дістала зза пазухи люльку, зроблену з моржового ікла, набила її черкаським листовим тютюном і запалила.

— Сами вони без старшого не проживуть, — сказав батько.

Укунаут курила й мовчала.

— Сами вони пропадуть там. Убий і мене,—сказав дружині Айван, трохи подумавши.

— Гаразд,—згодилась Укунаут.

Вранці дітей положили на нарту, і сам батько, впрягшись у неї, пішов у тундру, щоб покинути там, за чукотським звичаєм, мертві тіла. Довідавшись про похорон, слідом за нартами пішла вся людність Тепкана. Позаду з вінчестером ішла Укунаут.

Батько бережно зняв із нарти покалічені трупи своїх дітей, поклав їх на сніг, дістав із шкіряної нерп'ячої піхви гострий чукотський довгий ніж і разрізав на дітях одяг. Залишив біля них їхні улюблені іграшки—м'ячики із нерп'ячої шкури, сільця, лук і стріли, якими діти так любили бавитися, постелі, на яких вони безтурботно засипали в наметі, слухаючи чудових казок батька або матері. Похорон закінчився. Батько сів на нарту біля синів, що лежали перед ним на снігу і, звертаючись до Укунаут, сказав:

— Я готовий!

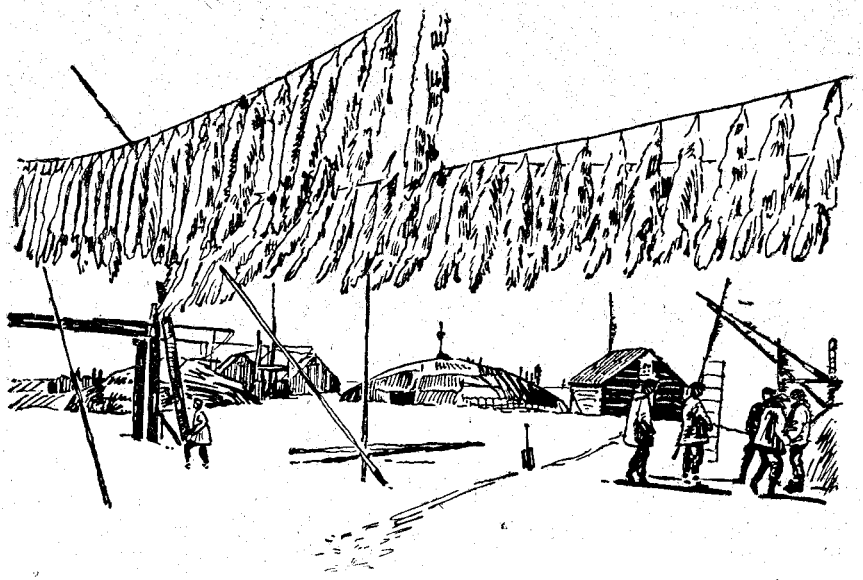
Укунаут навела вінчестер на Айвана.

— Постривай,—зупинив її Айван.

Він дістав люльку, закурив її і потім, не поспішаючи, почав давати останні поради по господарству, яким він порядкував бережно й розсудливо.

— Я багато убив за цю зиму ведмедів, багато наловив капканами песців. Ти не продавай їх усі одразу, а по одному, і в тебе довго будуть у наметі чай і цукор із кооперативу.

Він закінчив свою коротку промову, викурив люльку, заховав її подалі за пазуху, як завжди це робив, щоб не загубити в далекій дорозі, і сказав, звертаючись до Укунаут:



Уеллен. Місцевий кооператив

— Ну, тепер можна.

Вона націлилась прямо в скроню й одразу забила Айвана.

Діди-чукчі, що стояли неподалеку, одразу розрізали на забитому одяг, дали йому в далеку дорогу тютюну й сірників. Юрба дивилася на все це мовчки, ніхто навіть не зітхнув, не скрикнув, не зупинив Укунаут. Вона сиділа на нарті й говорила сама з собою:

— Діти мої на тому світі. Чоловік—теж. Хто буде їм шити й лагодити одяг, хто буде їм варити страву, витрушувати вранці намет, доглядати за секом-жирником?. Треба й мені йти слідом за ними!

Вона роззула праву ногу. Приставила дуло вінчестера до грудей і вистрелила, натиснувши пальцем ноги на курок.

Родичі порізали на Укунаут одяг і розійшлися по своїх ярангах.

★★★

Комсомолець Рольтінват, народний суддя в Уеллені, дістав від Анадирського окружкому догану за те, що не притяг до судової відповідальності чукчів, в присутності яких сталося убивство й самоубивство. Чутка про догану Рольтінватові розійшлася по всьому березі, аж до ріки Амугеми, і це хвилювало

молодого чукчу. Він думав про те, як би в майбутньому запобігти повторенню такої події, як у Тепкані.

Рольтінват часто заходив на радіостанцію Уеллена послухати новин з далекої землі. Коли за дерев'яним будинком радіостанції була така пурга, що не видно було простягнутої руки, Рольтінват любив слухати тут, на краю землі, останні новини з Хабаровська. І ось одного разу вночі, коли третю добу безперестану дув північний вітер, змітаючи сніг з крижин і переносячи його на берег, Рольтінват, примостившись до ящика, де лежала не розпакована апаратура радіостанції, писав радіограму в Москву.

Він повідомляв про те, що уелленський РВК відкриває в Тепкані школу.

КІНЕЦЬ АКРА-ШАМАНА

Тільки три моржевих лежбища залишилося на земній кулі. Інчоунське — на мисі Інчоун, Аракомчеченське — на острові Аракомчечен і Ретькінське — на мисі Ретькін.

Інчоунське лежбище ще недавно належало шаманові Тинетейгінові. Він регулював полювання на моржів у лежбищі і брав з кожного мисливця на влаштування свята моржа звірячі голови та ікла.

На Інчоунському лежбищі було до 7000 звірів. Лежбище невелике, і звірям було так тісно, що вони лягали один на одного в два і навіть в три ряди і часто задушували своєю вагою слабіших. Кожного разу, коли моржі залишали лежбище і йшли в море, на березі оставалося десятка з півтора задушених звірів.

Звірі лягали звичайно в серпні, коли наставали перші темні ночі. На прибережному камінні моржі справляли своє весілля, відпочивали, бавились і спали. У серпні на Інчоунському лежбищі стояв такий рев і стогін, що чукчі за мисом не могли спати від шуму. Щоб не налякати всієї отари пострілами, звіря убивали списом під ласт, в шию або в спину. Убивали певну, твердо визначену кількість, потрібну для існування чукчів. Інакше моржі могли образитися і наслати лихо на чукотські яранги.

Шамани забороняли чужинцям ходити на лежбища. Один переписувач із Уеллена порушив під час полярного перепису цю заборону. Він пішов на лежбище для того, щоб точно опи-

сати його розміри й визначити число звірів, які щороку приходять сюди з півдня. Він довго не повертався в Уеллен. Переписувача знайшли з відрубаною головою недалеко від лежбища. Тіло його викинув прибій аж до самого гирла лагуни.

Аракомчеченське лежбище належало Акр-шаманові. Він ходив у жіночому керкері, комбінезоні, пояснюючи це тим, що дух, який сприяв йому, був мужчина. Щоб більше привернути до себе симпатію цього духа, Акр-шаман носив жіночий одяг.

Ніхто так і не знав, чому цей злий чоловік забив свою молоду дружину. Її знайшли на острові Аракомчечен, простромлену списом.

У чукчів немає звичаю розпитувати сусіда про його сімейні справи, і чукчі ніколи не говорили про цю подію.

Чукчі й ескімоси боялись цієї жорстокої людини в жіночому одягу.

Акр-шаман годував своїх собак через день. Тільки під час великих переїздів він годував їх щодня, увечері, замороженою звірячою кров'ю, моржевим, або нерп'ячим м'ясом. До ста кілометрів у день проїжджав він на своїх нартах по рівній дорозі. Оббираючи людей, Акр-шаман піклувався про собак. Під'їхавши до яранги, Акр-шаман насамперед розпрягав собак, давав їм їсти, а потім ішов у теплий намет яранги. Жирним собакам важко працювати, і тому чукчі не годують своїх собак щодня. Собаки Акра були найкращі в окрузі. Вони чесно виконували свою роботу. Вони указували йому отвір у кризі, з якого виходив подихати свіжим повітрям морський звір — тюлень. Вони возили Акра на огляд капканів далеко від його яранги.

Щоб здобути ласку шамана, чукчі приносили йому після кожного полювання звіряче м'ясо, дарували йому тютюн. Чукчі боялись, щоб Акр-шаман не накликав лиха на їхні яранги, на їхній промисел.

Восени великим штормом відірвало крижину від берега. На крижині занесло в море чукчів і ескімосів. Акр почав розпускати чутки про те, що дух помститься за нього, жорстоко покаравши людей на крижині за те, що вони без належної уваги ставились до шамана, нічого не дарували йому.

Акр-шаман говорив чукчам, що це він наслав лихо на яранги Айвана в Тепкані. Айван ніколи не дарував йому тютюну й звірячого м'яса, і духи помстилися Айванові за Акра.

Ескімос Матлю, голова першого й найкращого колгоспу на

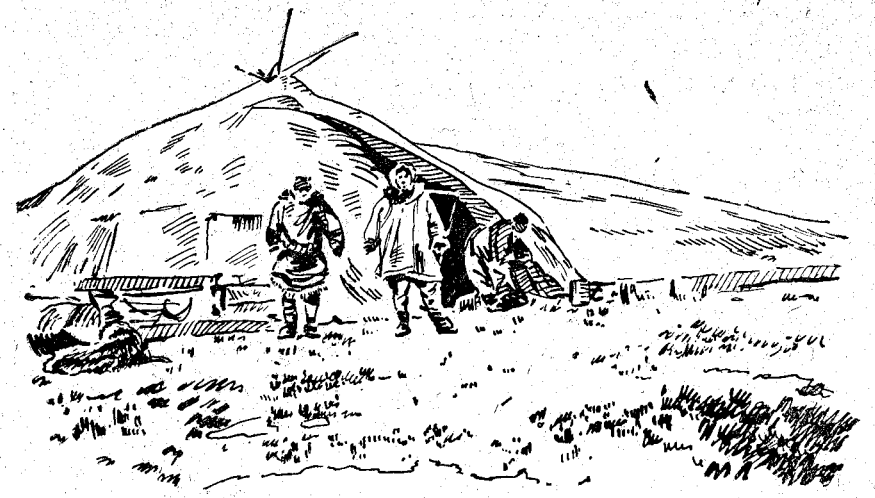
Чукчі розбирають забиту нерпу

Чукотці — Чапліні, був завзятим ворогом Акра-шамана. Шаман вирішив умертвити його. Акра відрізав у трупа палець, висушив його, розтер на порошок і додав до їжі, якої почастував Матлю. Матлю не помер, але про це довідались в Уеллені і засудили старого шамана за замах на вбивство. Акра присудили вислати з району. Це була найтяжча кара для чукчі.

Але ще задовго перед тим захиталась віра чукчів у шамана. Один п'яний шаман попросив знайомого чукчу вистрелити в нього, сказавши, що тіло шамана не боїться ні кулі, ні списа. Чукча вистрелив і забив шамана на смерть. Тоді чукчі почали говорити, що вивелись справжні шамани й остались тільки негодящі. Один не міг умертвити ворога, другий сам загинув через свої хвастощі.

Ще до суда чукчі помітили, що Акр крав песці з чужих капканів. Це вважається найбільшим злочином у чукчів. І Акр-шаман назавжди втратив до себе повагу. Його діти, з якими він поводився жорстоко, відмовились від нього і вступили в колгосп.

За амністією з нагоди роковин Жовтня Акра-шамана залишили в бухті Лаврентія, не висилаючи його в Анадир, який так далеко від Чукотського моря. Вислання в бухту Лаврентія так вплинуло на Акра-шамана, що він скинув з себе жіночий керкер і почав ходити в звичайному чоловічому одягу. Зрідка



Яранга чукчі-кочовника (чаучу)

він ще пробував пророкувати, але ці його пророкування тільки викликали глузування в його земляків.

Побачивши, що Акр-шаман ходить у чоловічому одягу, чукчі перестали боятися його. Дух відкинувся від шамана. Чукчі побачили слабість Акра. Очевидно, недарма зняв з себе захисний одяг Акр-шаман. Жіночий керкер не врятував його від вироку уелленського суду.

Пізно восени у бухті Лаврентія відстоювався від шторму вантажний пароплав «Сталін», що постачав товари факторії й кооперативам Чукотки. Він повертався з полярного рейсу. Чукчі вийшли до пароплава на байдарах, легко зібрались по шторм-трапі на борт корабля й ходили по палубі, заглядаючи у відчинені двері. Вони обмацували в кают-компанії дзеркала, вимикали і вмикали електричне світло й пробували грати на піоніно.

Серед тих, що зійшли на борт пароплава, був і Акр-шаман. Тут на пароплаві він несподівано побачив свого старшого сина.

— Каккуме! — здивувався батько. — Ти куди їдеш?

— До Тана-Ботораза учитися в Ленінградський інститут народів Півночі, — відповів син.

Очі в батька запалились гнівом, якого колись так боялися чукчі. Звергаючись до сина, він злісно прохрипів заборону:

— Карем!

Тимчасом до шторм-трапу прибігло кілька чукчів. Вони кликали Акра до байдар.

Боцман обходив пароплав і підганяв гостей, щоб вони скоріше їхали на берег. Парова лебідка, скрегочучи, піднімала з морського дна важкий якір, скаламучуючи воду. «Сталін» готувався вийти в море.

Батько по шторм-трапу спустився в байдару, а син, не попрощавшись, пішов до себе в каюту. Тричі гулко й басовито прогув, салютуючи берегові, «Сталін». З моря йшла велика брижа.

Акр-шаман прийшов у свою ярангу, викурив люльку й попросив дружину покликати із селища старих чукчів. Акр-шаман сказав їм, що йому час уже йти на небо, у світлу й чисту ярангу, і що він хоче через це прийняти смерть від близьких йому людей. За звичаєм чукчів, його умовляли цілий тиждень, а потім задушили ременем і поклали його тіло в тундрі.

Тіло Акра занесло пургою. Ще не прийшла зима, як ненажерливі песці й собаки пообгризали його кістки.

ШТУРМ ІНДІГІРКИ

Ідуть олені з нартами вперед на захід. Гілки ялини і модрини б'ють нас по щоках і малахаях — так тісно у цій густій і дикій тайзі, де знають і знаходять дорогу тільки ямщики.

Олені, нарти і час наближають нас до другої дикої ріки — Індігірки. Триста років тому сюди, до цієї порожистої ріки, прийшли перші російські люди. Випадковими маршрутами через цю ріку переходили експедиції Берінга, Біллінгса, Майделя, Черського, Толмачова.

За рік до того, як наші олені протоптали стежку по зимовій Індігірці, сюди прийшла перша партія гідрографів, гідрологів і геодезистів на чолі з Володимиром Даниловичем Бусіком.

Ріка Індігірка прорвала собі шлях і проклала русло в такому глухому краї, куди рідко заходила нова людина. Років триста тому з'явилися тут козаки, об'ясачили місцевих тубільців і самі перемішались з ними, частково запозичивши їхню мову й звичаї.

В розмові корінних індігірців збереглося ще багато стародавніх слів, занесених сюди до індігірських берегів їхніми предками-козаками сотні років тому.

З Полярного моря судна не входили в Індігірку і не піднімались по ній. В район ріки Моми — притоки Індігірки — завозилось усіх вантажів на одного чоловіка в середньому... до п'яти кілограмів у рік. Пояснювалось це тим, що Індігірка, ніким недосліджена, не впускала з моря до себе вантажів, а собачого й оленячого транспорту невистачало для того, щоб забезпечити потрібними вантажами усю крайню Північ.

У дні своєї юності Індігірка взяла приступом, ніби змовившись з Колимою, хребет Черського, перекотивши свої води до берегів Крижаного океану через зруйновану й розмиту гряду. Там, де раніше стояли на шляху Індігірки високі гори, тепер шуміли пороги, залишки розбитих рікою гірських кам'яних загонів Черського хребта. Сергій Обручев, учений, що відкрив

цей останній, невідомий ще на землі хребет, Чіріхін, який ходив у цьому районі, обійшли ці пороги, не спускаючись по них до Полярного моря.

Тунгуси говорили, що жодна людина не може близько підпливти до порогів. Високо в горах, над рікою, затисненою в кам'яних ущелинах, сидить гірський дух, якраз біля середини всіх п'яти пирогів Індігірки. Як тільки він побачить людину, то вмить спустить на неї своїх вірних собак, на яких їздить по горах. Ці собаки — злі вітри. Як напустить він злі вітри, звалять вони людину й наповнять її душу жахом, розіб'ють її об гостре каміння.

Від Якутська аж до Колими ходили легенди про жорстокі й ненаситні пороги Індігірки.

На сто кілометрів уздовж простяглася порожиста ділянка цієї річки — владарки гір. Індігірка прорвала хребет, що своїми гострими вершинами розчісував похмуре небо.

Бусік вирішив не тільки на карту зняти ріку, не тільки знайти вхід у неї з моря, зробити її судноплавною, а й розвіяти одвічні забобони, пройти й описати пороги, дати уявлення про потужність ріки, затисненої тепер у кам'яних лещатах, розповісти про її глибокий каньйон.

Чи то влітку по воді, чи взимку по льоду, але Бусік твердо вирішив розкрити таємницю індігірських порогів.

Дослідникові треба було пройти разом з усією партією Індігірку, Олозею і Мому. Всі, хто працював з Бусіком у його попередніх партіях, пішли за ним на Індігірку. По 16 годин у добу працював загін.

Високий і мускулястий Бусік був створений самою природою для важких переходів по непрогоптаних людиною стежках, по ніким непроїжджених дорогах. Працюючи без відпочинку до пізньої ночі, він знаходив ще в собі сили перед сном, у наметі записувати в своєму щоденнику пророблену роботу і те, що його цікавило вдень. Одночасно він почав збирати та записувати в щоденнику тунгуські і якутські легенди про пороги. Перейти якнайшвидше цю грань — така була думка не тільки в Бусіка. Він і своїх співробітників заразив невтомністю та любов'ю до дослідження невідомої ріки. Люди спали по п'ять годин у добу. Начальник партії вставав уранці разом з сонцем і будив товаришів. По 25 і по 30 кілометрів у день проходили дослідники по дикій річці, яка не чула ще шуму моторних човнів. Люди посувалися вперед, виміряючи глибину ріки,

провадячи знімання її крутих берегів та нівелювання. Замість наркомводівської п'ятикілометрової норми, партія Бусіка летіла вниз до порогів з вимірами по тридцять кілометрів у день.

— Ми дійдемо до порогів, і я дам вам два дні відпочинку, — обіцяв начальник.

І ось здалеку почувся шум порогів. Здавалося, що десь недалеко гуркотить довжелезний поїзд важкою валкою вагонів по рейках залізниці.

Настала темна зоряна ніч. Напнувши намети, люди позалізали в спальні мішки, мріючи про майбутній заслужений відпочинок. Але й на другий день повставали, як і завжди, разом з сонцем, і всі безвідмовно стали на роботу. Обіцяного відпочинку не було.

Наближаючись до порогів і ніби захоплений ними, як стрілка компаса магнітною аномалією, Бусік всю свою увагу звертає на них, говорить, думає і пише тільки про них. І вся партія, піддавшись настроям начальника, також говорила тільки про пороги, мріючи як можна швидше добратися до них.

І ось недалеко від табору дослідників зашуміли пороги.

Розбудивши на зорі всіх людей, Бусік запропонував усім, хто бажає, пливти з ним до порогів, які шуміли так привабно й тривожно. Він попереджав, що перехід буде важкий. Всі побажали пливти з своїм начальником через пороги, всі підняли руки.

Партія йшла по Індігірці вже цілий місяць. Цілий місяць вона ні разу не мала денного відпочинку. Про відпочинок ніхто не думав на цій річці, де запах багульника й шпилькових лісів перемішувався з незвичайно дзвінким шумом ріки, яка бушувала по камінню. Бусік міг взяти з собою в човен тільки трьох

Попливли вниз по течії на невеличкому моторному човні. Вирішили так: до порогів допливти, але того ж дня не переплівати їх, а спочатку обійти берегом, оглянути характер зливу ріки.

І ось човен почав підходити до першого порога. Бусік пристав до берега, зібрався на гору, оглянув з гори поріг і швидко спустився вниз.

— Дурниці! Це не поріг, а звичайнісінька шівера. Рушай вперед! Держись правіше! — крикнув начальник, сідаючи в човен.

Моторку понесло вниз. Її підхопило швидкою течією і понесло тим шляхом, який показував Бусік.

Перший поріг пройшли, а другий уже недалеко шумів на своєму кам'яному, стрімкому ложі.

знову Бусік повернув до берега, знову зібрався на високу скелю й глянув з гори вниз на другий поріг.

— Це або шівера, або перекат. Це не поріг,— сказав начальник, зневажливо махнувши рукою, і моторка рушила далі.

— Очевидно, тут передпоріжжя, а самі пороги десь спереду,— вирішив дослідник і поділився своїми думками з товаришами.

— Проте, я думаю, що це і є індігірські пороги, — сказав моторист. — Яких же порогів вам ще треба, якщо це не пороги?

Перед третім порогом Бусік уже не повернув до берега і не лазив на прибережну гору. Він тільки підвівся в човні на ввесь свій величезний зріст, оглянув шумливу, спінену далечінь і, махнувши рукою, крикнув стерновому:

— Рушай вперед серединою!

Човен полетів, як птах. Бусік стояв посередині човна й дивився на ріку, що ревла й пінилася за бортами.

Раптом човен ударився носом об камінь, на мить затримався. Люди від удару попадали на дно, залите мастилом і пальним. Потім човен повернувся вперед кормою і ще кілька разів ударився бортами об каміння.

Бусік плавав, як нерпа, його помічник, що пішов разом з ним до порогів, дослідник Калінін теж був прекрасним плавцем. Важче довелося стерновому й мотористові, які залишились у човні. Вони не зважувались пливти по цій ріці, яка люто скакала по камінню. Важкий, зроблений із дерева човен, наполовину залитий водою, ледве держався на плаву.

Бусік поплив від човна до берега. Від вигнутого в цьому місці берега йшла сильна відбійна течія. Вибратися на крутий берег Бусік не зміг: занадто велика була сила води відбійної течії.

Бусік плив у шкіранці й чоботях. Він позбивав усі нігті на пальцях рук, чіпляючись за гостре берегове каміння, і знову повернувся до човна. В човні, що його заливало водою, сиділо два чоловіка, і держався на плаву, за борт, помічник начальника Калінін.

— Калінін, підпливай за мною до берега, — кричав йому Бусік, намагаючись перекричати шум води.

Калінін почув його слова й поплив до берега.

— Ми з берега подамо вам допомогу, — сказав він на прощання товаришам.

Бусік швидко доплив до берега і вийшов на каміння. Робітникам, які сиділи в човні, здалеку видно було, як він стояв на

березі й знімав з себе мокрий одяг. Але раптом, помітивши, що Калінін тоне, Бусік кинувся йому на допомогу.

Задубівши від холодної води, робітники сиділи в човні й конвульсійно держалися за борти. Човен ходив то вправо, то вліво, застрявши носом між камінням.

Робітники бачили, як Бусік підплив до Калініна, як той обхопив свого рятівника, і вони обидва зникли під водою. Кілька разів вони знову з'являлися на поверхні, потім зникли назавжди.

Раптом човен, у якому сиділи робітники, вирвало з каміння й понесло через поріг. Стерновий знову став біля руля й скерував човен туди, куди показував начальник. Через третій поріг пронесло човен швидко, і ось бурхливі води ріки мчать його вже до четвертого порога. Залитий водою мотор не працював. Моторист намагався викачати воду помпою і відром, але буруни й хвилі знову заливали човен. Його підбило до величезного корча, підрізаного кригою під час одного з розливів ріки.

Робітники вибрались на скелястий берег і пішли туди, де лише кілька хвилин тому стояв їхній начальник і знімав з себе мокрий одяг і звідки він кинувся на допомогу Калініну.

Довго стояли робітники без шапок біля одягу їхнього начальника. Ждали, що, може, вода винесе тіла на каміння порога. Та нічого вони не побачили в пінявих водах розбурханої ріки і поволі поплентались до табору.

Коли дослідники, довідавшись про нещастя, пішли шукати тіла керівників партії, вода Індігірки піднялася так високо, що зовсім закрила пороги і не стало видно їхнього буйного громаддя. Коли б начальник не поспішив з переходом через пороги і на добу пізніше поплив униз, то в тому місці, де він з Калініним знайшов собі смерть, човен пройшов би над камінням, не зачепившись об них.

Так хижий поріг розправився з першими відважними дослідниками Індігірки.

Прапор, який випав із рук Бусіка, підняли його товариші, що були разом з ним в одному загоні. Люди позначили на карті глибини ріки, описали небезпечне каміння, розвіяли забобони віків.

Ріка Індігірка накреслювалась у креслярнях Іркутська, лягала на карти своїми покрученими берегами.

Сподвижники Бусіка — Агафонов, Зонов, Кротов і Утенко — опрацювали всі матеріали про Індігірку, добуті відважним загоном. Справа, почата при Петрі першому, була закінчена через

два сторіччя в країні Рад. Роботи, початі вперше на Колимі офіцером петровських часів — Харитоном Лаптєвим, були завершені людьми нової ери людства.

Радянські люди пройшли на моторних човнах через пояси землі — від помірного до холодного, із густої тайги до голих, непокритих лісом, поросліх мохом і вкритих снігами безлюдних скель берегів Полярного моря.

Тут розвідники невідомих рік, ентузіасти науки, озброєні найточнішими приладами для вивчення нашої планети, опанували ріку й примусили її служити людині, яка будує нове життя на одвічній мерзлоті і під час довгої полярної ночі, при світлі зірок, місяця і північного сяйва.

Так прокладались водні під'їзні шляхи до Полярного моря, до багатств хутряних, звірових, викопних, так прокладався шлях на радянську Північ.

НАД ЯКУТІЄЮ

(Рейд Леваневського)

Вогні біжать по небу, барвисті, тремтячі. Погаснуть раптом вогні, погасне й небо, ніби вогнище від дощу. І знову спалахне десь високо над головою яскрава жовта смужечка, розгориться дужче, і побіжать від неї по всьому небу кольористі бризки хвилями та крутогорами. Малює вогонь на небі свої мінливі узори. Бризкає небо жовтим, зеленим та блакитним промінням.

Багато сяйв бачив я на безкрайній Півночі нашої великої Радянської землі за довгі роки своїх мандрувань. І на Діксоні-острові, на дикій Колимі, на Вайгачі, у морозному Верхоянську, в кризі Чаунської губи, у горах Східно-сибірської тундри, біля мыса Ведмежого. Але найяскравіше вони плюскотять у бухті Тіксі, у морі Лаптєвих, біля краю землі, аж перед гирлом Лени.

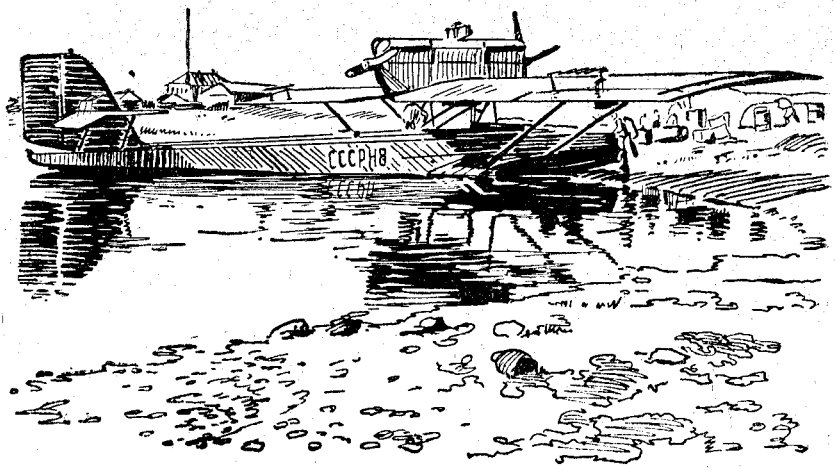
Рано засвітились вогні Півночі над Леною. Надходить зрадлива зима. Треба поспішати з бухти кораблям морським і повітряним.

У бухту Тіксі прийшли морські гості з заходу, з Архангельська. Вперше в історії полярної плавби тут загуркотіли якірними ланцюгами пароплави першої Ленської експедиції, що її провів Лавров на місце призначення у важкий льодовий рік. Тисячі тонн вантажу пронесли судна в своїх трюмах крізь кригу Північного полярного моря до берегів бездоріжної Якутії. Тисячам оленів не до снаги підвезти нартами сюди, на крайню Північ, ці гори мішків з харчами, ці важкі тягарі і фабрично-заводське устаткування.

Відкрито морський шлях вантажним суднам у Якутію.

Сьогодні зранку запургувало. Недарма палахкотіли вчора полярні вогні у Тіксі. Великими клаптями падає сніг на ще непрохололу землю, швидко розтає, і мокрою стає непривітна тундряна земля.

Не видно ні гір, ні моря, ні будівель радіостанції. Все закрила пурга, все у вихровому її потоці.



Літак Леваневського «СССР Н-8», вилетівши з розірваним дном з американського озера на Алясці, щасливо спустився в Уеллені

Розпластавши над водою бухти свої широкі крила, стоїть неподалеку від радіостанції Тіксі пові тряний корабель «СССР Н-8»

Літуни йдуть на літак. Зараз почнеться рейд важкої морської машини над Леною від самого моря Лаптєвих, від гирла великої ріки світу до її верхів'їв, до Ангари, до Іркутська, за 5000 кілометрів. Леваневський прилетів до Тіксі через країни північні, крізь пургу й тумани.

Від сонячного Севастополя—до Волги. Через Урал, через увесь Сибір—до Хабаровська і звідти над Охотським туманним морем, над півостровом Камчатка в Анадир на допомогу американському літунові Маттернові. Із Анадиря в Номе на Аляску. З Аляски над Полярним океаном у крижані розвідки для дійового полярного радянського флоту, від самого миса Дежньова до бухти Тіксі.

Ми не кружляємо прощально над першими будівниками Усть-Ленського порту, що вийшли нас проводити. Не до етикету зараз у пургу, коли не видно перешкод, що підстерігають літак за сніговою стіною бурану.

Я виглядаю з кормового відділу і не бачу спереду для літака шляху. Підвелись спід дашків кабіни і пілоти, вдивляються в пургу, шукають у ній просвітів. Літуни стоять, як на дозорі, і ніби кричать:

— Е-гей! Хто йде?

Це йде наш ворог—пурга.

Мете пурга, гуде літак. І в пілотській кабіні, наполовину повернувшись до мене, встали два літуни: Леваневський і Левченко. Ось так, як вони стоять зараз, у цю пургу, над Тіксі, у морі Лаптєвих, і вилити б їх із бронзи, їх, освоювачів нових повітряних шляхів далекої Півночі, Якутії.

Подекуди, де стихає пурга, там клубочиться туман, ніби розгоряється пожежа. Але що далі ми відлітаємо від Тіксі, то краща стає видимість, і вже бовваніють у віконцях туману клаптики згористих берегів. Видно на березі лагуни. Вони зодягнуті по зимовому, в кризі.

Із туману, знімаючи шапку-невидимку, виходить острів Стовп, показуючи свою могутню кам'яну спину. Стоїть, як вартовий, що охороняє вхід у ріку з моря Лаптєвих. І за Стовпом—ніби в іншій країні. Порідшав одразу туман, розрідило пургу. Під нами велика Лена, вся в рукавах і протоках, несе свої води в Полярний океан.

Ось показався і перший лісок. Я давно не бачив його на кам'янистій, голій Півночі.

«Н-8» мчить на південь. Але до півдня ще далеко. Навіть Якутськ від нас ще за тисячу з лишком кілометрів. Вечір бере свої права. Помітно темніє. А ми все тягнемо й тягнемо на південь разом з лебедями. Он простяглася їхня довга шерега. Вони також покидають полярний басейн.

Ми вже пролетіли не менше шести годин. Незабаром маємо спуститися. І справді, Леваневський зменшує газ. Одразу легше стає вухам. Ближчає, ніби піднімається, земля. Я вже бачу окремі дерева на горбуватій землі. Ми знижуємося. Під нами— Жіганськ.

Ми днюємо тут, бо в носовому моторі вигорів клапан при перельоті з Тіксі. Мотори давно відпрацювали свій час. В Жіганську має бути невеличкий ремонт.

— Нудно було летіти сьогодні,— говорить мені Леваневський. «Нудно»—це слівце літунів. Літний чоловік на скаже: «страшно». Він не знає страху, але йому нудно летіти в пурзі і в тумані, рискувати машиною й екіпажем.

Ще Охотське море наїжилось туманом від краю і до краю, коли над ним пролітав «Н-8». І Берінгове море зустріло повітряних людей негостинно. Нудний був політ із Анадиря в густому тумані, коли на борту літака був американський «ас» (туз, першорядний літун) Джіммі Маттерн, якому допоміг екіпаж Леваневського з доручення радянського уряду.

Маттерн в Анадирській тундрі, недалеко місця аварії, жив у курені десять діб, чекаючи проїжджих чукчів

Довго летіли над Охотським морем. Туман такий, що й краю крила не видно. В Гіжігі взяли автомобільного бензину,— іншого пального не було.

— Дочалапаємо і на автомобільному,— сказав борт-механік Крутський.

І на цьому пальному «Н-8» перелетів Камчатський півострів і вийшов до Анадир-ріки, а по ній—до селища Анадир. Берег увесь кишить людьми. Люди підходять до літака.

— Добридень, товариші літуни! Тут американець вас усе піджидає, виглядає. Як почув вашого літака, захвилювався, забігав, надів накомарник і—до берега.

Літун Пост уже пролетів тимчасом Берлін. Він доганяє Маттерна. Маттерн не спав, усе ждав своїх рятівників.

У день відльоту з Маттерном в Аляску на морі стояв штиль. Погода була тепла, літня, без вітру. Бігали, бігали по затоці—не відривається машина від води. Вирішили полегшити літак. Вивантажили мішок консервів, вилили частину пального і, нарешті, піднялися.

Біля миса Берінга зустріли туман. Набрали висоту і пішли над туманом до миса Чукотського, вирішили пробиватися до Номе. Час був вечірній. Не видно водної поверхні Берінгового моря, і, як острівки, темніють над хмарами туману маківки гір Лаврентія та Чукотського півострова.

Біля Лаврентія двічі визначили своє місце з допомогою вершин-гір і взяли курс на Номе. Годинник показував північ. Ніч була біла, але похмура. За обрахунками уже повинен бути Номе, а його під туманом не видно. Сідати не можна. Проб'єш туман, вріжешся в берег, розіб'єш машину. Леваневський повернув назад, до острова Лаврентія. Це найближчий берег, де можна спуститися.

Присмерки білої ночі так згустилися, що не видно стало приладів у пілотській кабіні. Електричного освітлення на літаку не було, а з сірниками до бензину не полізеш.

Маттерн сидів у кормовому відділі. Як прекрасний пілот, він розумів становище. Пробрався американець із кормового відділу до бакового, питає знаками борт-механіка Крутського, як будемо сідати.

Крутський провів п'ятірнею упоперек горла,—зараз, мовляв, нам, папаша, буде амба, доведеться всім загинути!

Жест був зрозумілий чужоземцеві і без слів. Маттерн просить пояс, щоб прив'язатися до стільця. Якщо літак вмаже в скелю, то, може, на ремені врятуєшся. Шукали пояса, ледве знайшли. На «Н-8» поясами не користувались, як не було на ньому й парашутів. Прив'язався Маттерн і запрошує знаками борт-механіків зробити за його прикладом.

Сміються борт-механіки.

— Якщо вмажемо, однаково буде бенц—з поясом і без пояса.

Дув зустрічний зюйдовий вітер. Лаврентій довго не показувався. Раптом на білому покривалі туману, на обрії побачили темну пляму. Підійшли ближче. Виявилося, що біля норд-остової частини миса берег був відкритий, чистий від туману. Тут і спустилися. Посадка відбулася нормально.

Підійшли до берега, занесли якорі, викинули на пустинний острів спальні мішки. Зварили чай на вогнищі з плавника. Погрілись.

Навколо—мертво. І ознаки людини не видно!

Скільки ж лишилося пального? Аж ніяк не можна підрахувати! Поночі.

Вранці підрахували. Пального залишалося на одну годину і дев'ять хвилин польоту. Вобріз до Номе.

Берінгове море знову було в тумані. Але Леваневський вирішив летіти. Проклали курс до найближчого на суходолі миса Родней і пішли до нього напрямець, доки вистачить пального. Вирішили: як тільки вийде ввесь бензин — сідати, як зможемо.

Ішли бреючим польотом у тумані на висоті від одного до п'яти метрів над водою. Пора б уже бути на Роднеї, а його не видно.

Раптом Леваневський чує—хтось стоїть за його плечима. Оглянувся. Це—Маттерн. Він дивиться на прилади. Скільки лишається пального? Дотягнемо чи не дотягнемо?

Берег з'явився несподівано. Набравши висоти, Леваневський підійшов щільно до берега й розгорнувся вбік Номе. Літак пішов прямо до миса Родней, куди й був прокладений курс. Недалеко було вже видно поле. На рейді білою фарбою виблискувало урядове судно.

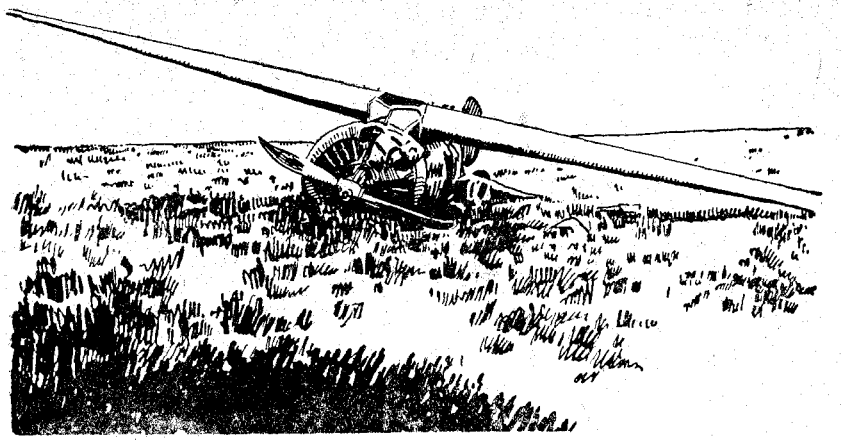
І раптом мотори почали здавати через недостачу пального. Вони дали кілька перебоїв. В останні хвилини йшли з порожніми баками. Летіли на пальному, що лишилося тільки в бензинопроводі, підкачуючи його ручною помпою. Перед самим Номе мотори остаточно зупинилися. Сіли біля берега, спланувавши на здохлих моторах.

На клігперботі (гумова надувна шлюпка) Маттерн з'їхав на берег. Бігає по землі і, радіючи, кричить:

— Номе! Номе! Америка!

Уся людність далекого від світу городка на Алясці вийшли зустрічати героїчний радянський літак.

Американський «ас» Александер прилетів до Номе із Нью-



Літак Маттерна «Вік прогресу», покинутий у тундрі своїм пілотом

Йорка. Александер повинен був летіти на допомогу своєму землякові Маттернові. І американці пишались великим перельотом, що його проробив Александер. Але коли довідались, що літак Леваневського пролетів із Чорного моря через увесь Сибір у Номе,— американці вигукували:

— Блайк сі! Блайк сі! Вері гуд! Вері гуд!

— Чорне море! Чорне море! Це—здорово!

Це їм подобалось. З Чорного моря—у Номе трохи далі, ніж із Нью-Йорка до Аляски.

Американські громадяни три дні обстрілювали радянських літунів своїми фотоапаратами. Літунів ловили на вулицях міста, біля літака, у номері готеля, в ресторані.

Принесли в готель літакам записку. Написано по російському: «Громадяни Радянського Союзу! Не забудьте зайти перед відбуттям поголитися. Перукар Солоненко».

Американці голяться кожного ранку. Наші літуни не голились від самого Анадиря. Діло солдатське, експедиційне.

Пішли літуни до Солоненка. Поголились у нього. Грошей не бере, частує папіросами. Задоволений, що з росіянами говорить. Він ще до війни виїхав в Америку. Цікавиться, як і що в СССР, пишається своїми земляками.

★ ★ ★

Ми ночуємо в просторому будинку в Жіганську.

Давно це було. Прийшли жігани - розбійники, пограбували все місто і спалили його.

Переді мною Жіганськ, що виріс на місці стародавнього пожарища, яке ховається за кам'яними плитами надгробків, стертих від часу.

Двадцять один будинок—ось і ввесь Жіганськ! В РВК говорять, що в Жіганську мешканців не більше ста. На єдиній вулиці пахне будівництвом. І сюди воно дійшло! Добудовується приміщення лікарні, і аж під дах виведено просторий склад. Я бачу лікаря Краснову. Худенька, невеличка жінка, але з величезною силою, закладеною всередині. Це завдяки її енергії піднялась у Жіганську, за полярним колом, і виросла капуста, закрутилась великими вилками в колгоспному городі. Нас частують стерлядю й оленячим м'ясом. Риба й олень—у гербі цього невеличкого радянського міста (у Жіганському районі 6000 оленів).

В лісу кривавими плямами червоніє листя крушини. Пахне вогкістю лісотундри, пряним багульником, глицею модрини, землею. Я вдихаю пахощі землі на повні груди. Після криги й Полярного моря таким дорогим стає кожний кущик.

Із Жіганська ми летимо в Якутськ. Машину кидає, ніби клаптик паперу на вітрі. Стрімко падає або піднімається, напухає літак. Піддуває то під праве, то під ліве крило.

На березі—курінь і біля нього—людина. Про що думає ця таєжна людина, побачивши літак, що летить з моря, звідки ніхто не прилітав з такими величезними крилами?

Краса гірського Жіганська сховалась за закрутами ріки. Вищі стають гірські береги Лени. Над відногами Верхоянського хребта, що ховає в собі ще нерозкриті скарби, піднявся туман, показавши велич безлюдних, засніжених гір. Вони стоять у похмурій синяві. Далеко простягся золотий Вілюй, водний рукав Лени. Він прорив собі покручений шлях у горах, тайзі, вбираючи в себе дрібні річечки.

Сангар-Хая. Вугільні копальні Лени. Тут кілька років тому розбились піонери повітряного ленського шляху — Кальвіц і Леонгард.

Ось ліворуч тече ще одна золота ріка—Алдан. Вона віддає тут свої води Лені.

Ідемо на мис, високий, голий, кам'янистий. За ним ріка круто повертає праворуч. Раптом зза миса подуло з страшенною силою і почало кидати літак і ніби притягувати його. Леваневський намагається відтиснути літак ліворуч. Але машина йде до миса, ніби зачарована, ніби магніт до заліза. І не скоро Леваневський відривається від миса.

«Мархінський радгосп» — одержую я записку з бакового відділу.— Тридцять кілометрів до Якутська!

І раптом—сонце! Луки! Сіно в стіжках. Воно лежить невеличкими купочками на вистрижених косою луках. Ми низько проходимо над усім дерев'яним Якутськом. Видно, як люди піднімають угору голови, дивляться на літак, що своїми крилами затіняє сонячне світло.

Знову я наближаюсь до Якутська, як зовсім недавно, в морозному січні. Тоді на конях, з далекого Сходу, тепер на повітряному коні з крайньої Півночі, із звісткою про перший Ленський похід, про радянських героїв-моряків, що вперше прийшли з вантажами до гирла Лени з Архангельська, крізь крижані кордони Полярного моря.

Леваневський кружляє над Якутськом, шукає місця, де б сісти. Від міста жіганів ми летіли близько п'ять годин. Одинадцять літніх годин відділяють нас тепер від моря Лаптєвих. Ми — в столиці Якутії.

Я проходив взимку це місто. Не видно було вулиць Якутська, вони були в тумані. Не побачиш сусіднього будинку. Шістдесят один градус морозу. На вулицях не чути людської мови. Зрідка по морозному снігу прориплять санки одинокого візника. Пройде випадковий перехожий у камусних торбазах, закутаний шарфом. Хмарка пари над людиною. І ось вона вже поспішає сховатися за фіртку.

Це — Якутськ взимку!

А тепер небо синє, погода тепла, сонечко пригріває, ніби влітку. Добре видно будинки людних вулиць міста.

Це — осінній Якутськ!

Я йду на пошту. Біля неї немає ямщиків ні з півночі, ні з півдня. Пошта й люди ідуть влітку і восени на літаках і пароплавах сюди, в Якутськ.

Стара Якутія — тюрма народів, місце каторги й заслання В новому Якутську ми їдемо до будівництва першої якутської теплоелектроцентралі — ТЕЦ.

Літунів обступає юрба робітників. Півсотні цементних башмаків стоять біля ям, викопаних у вічній мерзлоті. У ці ями вже починають спускати цемент. Це — фундамент майбутньої теплоелектроцентралі. Будівництво першої черги. Станція повинна працювати на сангарському вугіллі. Він великої калорійності, але до нього кілька сот кілометрів. І ось зовсім недавно, недалеко від Якутська, знайдено вугілля кангалаське. Ка-

лорійність його трохи менша сангарського: вона дорівнює п'яти тисячам вісімсот. Провадяться розвідки нововідкритого палива. Воно полегшить електрифікацію якутської столиці.

При мені копали котлован у вічній мерзлоті для електростанції в Ігарці. Це була героїчна робота. Важкими молотами забивали залізні клини в мерзлу землю, а вдень під впливом тепла, хоч і полярного сонця обвалювались стіни котлована, і на ранок знову треба було починати роботу.

І тут, у Якутську, жовтіли глиною ями у вічній мерзлоті. І тут кожна яма обсипалась вдень на сонці від нагріву, примушуючи людей удруге працювати на себе.

Архангельські й ленінградські моряки у важкий рік пробилися з вантажними пароплавами до гирла Лени. Моряки боролися з полярною кригою, робітники Якутська борються тут з кригою підземною. І так само, як радянські моряки та вчені не раз перемагали кригу полярну, робітники й інженери Якутська перемагають кригу підземну.

Робітники просять Леваневського розповісти про політ в Америку, про врятування Маттерна. Леваневський виходить на середину живого кола й розповідає, потираючи руки. Літун стоїть прямо, по військовому. Халявки болотяних чобіт спущені. Кітель увесь у пушинках хутряної підкладки літного комбінезона. Синій кітель поріжів від часу і потемніли ясні колись гудзики.

На траві біля цементних башмаків сидять, стоять і лежать робітники, дивляться на Леваневського, слухають свого героя, що облітав увесь Союз і допоміг знаменитому чужоземному літунові. Скупими словами говорить Леваневський про великий переліт, про тридцять тисяч кілометрів повітряного шляху «СССР Н-8».

— Товариші, і мені хочеться розповісти про наш американський політ,— говорить молодий літун-спостережник Левченко.

Він водить своїми чорними очима, посміхається. На кітелі в нього золотом вишитий пропелер і дві середніх нашивки. Збоку в кобурі наган. Кашкет трохи зсунутий на потилицю, чоло відкрите і видно чорне волосся.

— Увічливий народ американці. Клопочуться про тебе, питають, чи не треба чого. Подарували нам американці за допомогу Маттернові перстені самородного золота. На кожному перстні вирізблено слово «Номе».

— А загалом, товариші якутські робітники, нічого особливого немає. Ви ось мерзлоту копаєте, станцію будуєте, а ми ось літаємо. Кожний робить своє діло для нашої радянської країни.

...Я приношу якутським робітникам звістку про перший Ленський похід вантажних архангельських суден під начальством Лаврова.

Ще один летючий мітинг у робітників шкіряного заводу, і ми переносимося на другий кінець міста. З нами голова якутського ЦВК Ємельянов, голова РНК Якутії Шараборін і перший секретар обкому Певзняк. Ми їдемо на машині, подарованій Якутії за виконання хутропоставок. У місті кілька автомобілів. Машині не страшний якутський путівець. Ми вже на другому кінці міста. Невеличкий худенький дідок із сідими вусами, ніби фокусник, тягне спід скла теплиць дині, кавуни, кабачки, дивуючи нас якутською родючістю. І ось у Якутську ми ріжемо соковиті, що аж репаються під ножем, спілі, червоні кавуни.

Цього року небувало розлилася Лена. Цієї весни карбази шлюпки, баржі й ленські катери викинуло повіддю на середину міста, на центральний майдан Якутська.

Ріки Сибіру течуть у Крижане море. У своїх верхів'ях, де миють золото копачі-старателі, ріки течуть у вузьких кам'яних ущелинах-шоках, а вириваючись на простір, поділяються на рукави і весною, коли йде крига, ніби величезним плугом, переорюють свої русла. Ріки то відходять від селищ, біля яких може споконвіку були, то несподівано наближаються до них аж до парканів, то обміліють і закриють на якийсь час прохід суднам. Свавільні й дикі сибірські ріки. Вони беруть свою могутню силу з високих гір, від гірських потоків, що збігають до них з таєжних круч, з високо розташованих озер.

Я бачу за Якутськом високий берег, він іде закрутами.

— Це Лена?— питаю я.

— Це була Лена кілька тисяч років тому. Це її русло, де тепер ростуть ліси. Теперішня Лена там, праворуч від нас. Бачите, що роблять сибірські ріки,— говорить Шараборін.

Шараборін в одягу захисного кольору. Він середній на зріст, виглядить молодим. Прекрасно говорить по російському. Він об'їздив усю Якутію на собаках, оленях і конях, облітав її на літаках. Він знає свою країну.

Із двадцяти п'яти тисяч мешканців Якутська — шість тисяч робітників. В якутській столиці — педагогічний і сільськогоспо-

дарський робфаки, технікуми зв'язку, хутрового господарства, будівельний, річковий і рибний. Тут молодь Якутії з наслегів, невеличких селищ і юрт, розкиданих в глухій тайзі, навчається бути досвідченими господарниками.

Ми зупиняємося біля кам'яної будівлі. Міцний будинок, йому не соромно стояти і в Москві. На парадних сходах стоїть охорона в білих рукавичках. І ця парадність тут, у Якутську, за кілька тисяч кілометрів від залізниці, нас дивує ще й тому, що ми відвикли на Півночі від багатьох умовностей.

Висока кімната. В кутку по діагоналі — великий стіл. І за ним голова ЯЦВК — Ємельянов. На столі лежить грудка кам'яної солі. Освітлена електричною лампою, сіль грає всіма барвами. Ємельянов бачить наші здивовані погляди й розповідає про походження цього експонату. Сіль приставлена з верхів'їв Вілюя, з Кемпендяйських соляних джерел. Там у Сунгарському районі є соляні куполи. Не виключено, що й нафта є на Вілюї Справа за геологами-розвідниками.

Шараборін підходить до нас своєю військовою ходою і розповідає про виходи вугілля біля Тіксі, біля будованого морського Усть-Ленського порту. Я тільки що чув про вугілля зовсім під Якутськом. Підземні багатства країни ждуть свого зіркого дослідника.

«Якути повинні бути щасливими, що вони неписьменні, інакше б вони зрозуміли, у яких злиднях живе їхній народ»— так говорили в дореволюційній Якутії.

Латинізований алфавіт дійшов до найвіддаленіших юрт радянської Якутії. Письменні стали мисливці і ямщики Якутії. І вони щасливі, бо тепер, опановуючи письмо, ідуть до опанування багатств своєї великої землі.

★★★

І ось уже не видно сірих дерев'яних вулиць Якутська. Лена тече перед нами рівніше, ніж нанизу. Тут менше проток— середників, острівків. «СССР Н-8» летить по повітряній якутській трасі, де через кожні дві години польоту стоять якутські повітряні станції. Ми зупиняємося в Олекмінську, Вітімі, Кіренську і Грузновці. Це — ямщицькі станції повітряної Якутії. Тут відпочинок літунів. І на відпочинку розмови про бензин, про мотори, про матеріальні частини літака і про далеку родину.

Дома в Левановського нічого не знають про нього. Там чекають його дружина, син і дочка. Хлопчик чотирьох років уже

не раз літав з батьком на літаку і слова: газ, редан, контакт, бристоль, габарит уже знайомі йому. Він — син літуна. Виросте і сам керуватиме літаками або будуватиме нові літальні машини. Йому батько везе з Чукотки подарунки: моржеві, нерпу, песця, ведмежа, зроблених із моржевого ікла досвідченими майстрами-чукчами.

У Вітімі задощилось. І в Леваневського болить плече. Під час повстання імама Кацінського Леваневський ходив командиром полка по ущелинах Кавказьких гір. Одного разу його скинули повстанці разом з конем з урвища. Командир не розбився на смерть, він добрався з переламом ключиці до Темір-Хан-Шури, і тепер у дощову погоду в нього болить плече і на ньому він не може носити тягарів.

* * *

Із Вітіма погода нам сприяє, і Кіренськ відкривається нам через дві літніх години. Ми ходимо по мокрих від дощу, слизьких дощових тротуарах Кіренська. В тісній кімнаті «Ленской Правды» ми узнаємо останні новини. На нашій території розбився польський літун, що робив безпересадочний переліт Варшава—Красноярськ.

Леваневський читає телеграму про цю аварію і передає її мені.

— Розбився мій брат,— говорить мені пілот.

Я перечитую коротеньке повідомлення.

Розбився польський пілот Леваневський.

Два Леваневських. Два брати. Два літуни. Літун буржуазної Польщі, польський «ас». Літун Радянського Союзу, радянський «ас», нагороджений орденом Червоної зірки і представлений до ордена Червоного прапору.

Громадянська війна розлучила братів. Один лишився з Червоною армією, другий переїхав у Польщу. Брати не бачились п'ятнадцять років. Їх зв'язували дитячі роки. І я бачу, як хмуриться обличчя нашого пілота, його золоті, кострубаті брови. Він перечитує телеграму.

Може, польський Леваневський зважився на цей небезпечний переліт, щоб побачити свого брата — героя полярного перельоту.

— Ми — брати, але шляхи в нас були різні,— говорить командир «СССР Н-8» Леваневський.

Рік авіаційних аварій і успіхів.

Розбився Маттерн і облетів за сім днів навколо світу його суперник Пост.

Розбився капітан Леваневський, і Леваневський, що перший відкрив повітряну лінію Північного морського шляху — від Аляски до бухти Тіксі, до гирла Лени.

В редакції «Ленской Правды», де працює тільки двоє — редактор і випусковий, ми довідуємось про останні новини, ми переглядаємо центральні газети, яких не бачили кілька місяців.

★★★

За Кіренськом повинна бути Грузновка. Знову перед нами висять снігопади. І в просвітах пурги видно тайгу і гори. Ми йдемо на висоті тисячі метрів. Лени під нами не видно. Леваневський «ріже» тайгу і гори прямим курсом, щоб економити пальне і «години» моторів.

Леваневський зменшує газ. Не чути пекельного гуркоту двох шестисотсильних моторів. Виключивши їх, Леваневський планує. До нас наближається з неймовірною швидкістю тайга. Видніше стає берези й модрину. За мисом я бачу селище. Ми спускаємося до нього. «Н-8» іде на посадку туди, де високим полум'ям горить вогнище, розкладене грузновським аеропортом, як прикметний знак для повітряного корабля, який тут спускається.

Грузновка вся в снігу. Вулиці безлюдні. І тільки почувши шум літака, селище відчиняє свої фіртки, люди біжать до берега подивитись на нечуваної величини літак.

Ми беремо тут пальне. Спереду великий перегін над суходолом, над горами, де немає жодної водної площадки для нашої морської машини.

— Високі тут перевали?—питає командир повітряного корабля.

— Один шістсот, другий — чотириста метрів, — говорить начальник аеропорту.

— А телеграфні проводи?

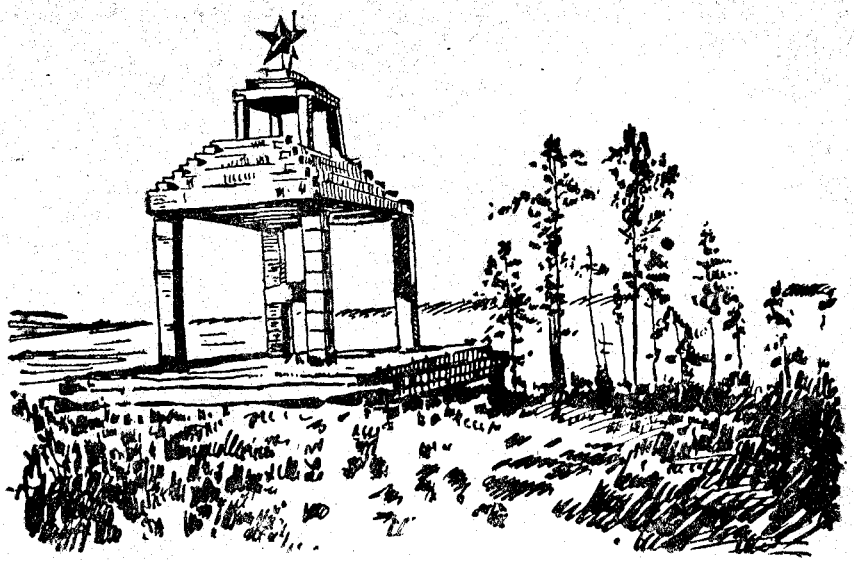
Начальник аеропорту показує на карті, де зустрінуться нам проводи, перекинуті з одного берега Лени на другий.

— Як ви думаєте, відкритий чи закритий перевал? — питає Леваневський начальника аеропорту.

— Думаю, що закритий. У нас у таку погоду не літають.

Ми заклякли від холоду і гріємо ноги, ходячи по розсипчастих камінцях, запорошених снігом.

Холод прорвався у верхів'я Лени, ніби женучись за літаком. І слідом за ним з далекої півночі сюди прийшла пурга.



Пам'ятник літунам Кальвіцу й Леонгарду в Сангар-Хая, на Лені, що загинули під час шторму

— Вам аби тільки перелетіти через хребет, і ви—вдома. На Ангарі.

Це — останній переліт машини. За Грузновкою, за перевалами повинна бути Ангара і на ній Іркутськ, кінець шляху «СССР Н-8».

«Подохнуть» мотори чи виконають свій обов'язок до кінця? Адже вони переробили понад норму вже близько сорок годин.

Літак набирає висоти. Висоти набирають і гори. Левановський поставив машину свічкою, він оглядається, він прислухається до шуму мотора. Дотягнуть чи здадуть радянські мотори «М-17»? Зрадять чи не зрадять?

І я згадую чукчу, каюра Атика і Східно-сибірську тундру.

Небо зоряне. Мороз обпалює щоки. Захолоняють пальці на ногах. Собаки біжать по твердому насту. Кривавим слідом простяглася за нартою пройдена собаками дорога. Поранені об твердий наст собачі лапи, і з них іде кров.

— Дорога етькі! — говорить Атик.

— Погана дорога, — говорить мені каюр.

Ми вже двадцять п'ять діб біжимо з собаками по тундрі, по її горах і незнаних ріках, засліджених песцями, россомахами.

— Собакам працювати погано, — говорить мені Атик. Він шкодіє собак і не кричить на них, не накидає на їхні голови

важкий остол. Він шкодіє своїх собак, що чесно пройшли величезний шлях.

Повітряний каюр Леваневський теж оглядається на своїх повітряних собак, на свої мотори. Вони поранили свої лапи, свої клапани, у моторах немає вже колишньої компресії, і пілот шкодіє їх і рідко дає моторам повний газ, він не стомлює надміру їх виснажену силу.

Вітер несе пургу на перевал, що його має взяти літак. Ще трохи—і закриє снігопадом перевал, закриє нам дорогу.

Леваневський дивиться на годинника: хто швидше долетить до перевалу — літак чи пурга?

Літак випереджає пургу, і найвищий перевал у нас під ногами. Літуни йдуть напрямець. Я згадую слова Левченка:

— Сипати — так сипати!

Ніч спускається на гори. Знову Леваневський дивиться на годинника.

Хто швидше дійде до останнього перевалу — ніч чи літак?

Якщо дійде ніч, а з нею і прохолода, — вони повалять вниз усі хмари, закриють гори, і літак попаде в кам'яну пастку між двома перевалами. Такі моменти борт-механік Крутський називає гробовитими. І коли пахне гробом, Крутський завжди лізе по трапику з бакового відділу в моторну гондолу. Він стежить там за роботою моторів.

— В такі хвилини в пілота не повинно бути й думки про мотор. Мотори повинні чаклувати, — говорить мені на стоянках Крутський.

Підводиться Левченко. Придивляється. Шукає дороги літакові між вершками гір, закритих пургою. Тумани й снігопади пересуваються, як живі. Тут у горах їхні споконвічні дороги.

Гори в лісах. Ліси в снігах. Сніги в хмарах. У хмарах літак. У літаку радянські люди, живі, що думають і шукають шляху до Ангари. Вітер обпалює обличчя. Голками коле мокрий і дрібний сніг.

І ось там, де мав бути Іркутськ, яснію небо сріблястою смужкою.

Ми наближаємося до ясної смужки.

Мотори, як і раніше, дружно гуркучать. Леваневський повернувся до мене з пілотської кабіни й бадьоро киває головою. Він посміхається. Він цим кивком голови хвалить радянські мотори М-17, що витримали суворий іспит.

Під нами—Ангара.

«СССР Н-8» мужньо пробився до неї через гірські перевали, закриті суцільною сніговою завісою.

Незабаром з'являється Іркутськ.

Ми несемо під крилами повітряного корабля звістку про великий переліт, про першу Ленську, про перші будинки, будовані на березі Полярного моря в Усть-Ленському порту.

Мало пароплавів на багатій Лені. Самотні пролітають над нею літаки.

Полярні моряки оголосили війну бездоріжжю Якутії. В Лену прийшов із Омська крізь кригу Карського моря, навколо миса Челюскіна, річковий теплохід «Первая пятилетка». Це перше велике судно на Лені. При нас у Якутськ приїхала експедиція «Дирижабльбуду». Прокладається нова повітряна лінія по Якутії. Від Іркутська на Якутськ пролетять дирижаблі. Будується верфь головного північного морського шляху в Пеледуї на Лені, нижче Вітіма.

Якутія відкрита з моря й повітря.

Моряки першої Ленської експедиції відкрили морський шлях у Якутію, завдали першого удару її бездоріжжю.

Героїчні повітряники зроблять цей удар подвійним.

Тільки в похідній обстанові, при важких льодових умовах, коли Микола Йванович Євгенов не спав цілі доби, вистоюючи на капітанському мостику, склався переді мною закінчений образ цього полярника. З невгасимим полум'ям і вірою в кінцеву перемогу своєї справи вирушав Євгенов у свій шістнадцятий полярний похід у кригу з колоною суден Північно-східної полярної колимської експедиції.

— Найважливіше для полярника—вибрати час протягом доби для сна,—не раз говорив Євгенов у кают-компанії льодорізу.— Під час полярної плавби треба берегти себе.

Але якраз Євгенов найменше від інших беріг себе в експедиції.

Як кожен моряк, Євгенов не любив загадувати наперед. Несподіванки полярної погоди часто руйнували всі плани. Але Євгенов завжди додержувався загального плану задуманого ним походу. І коли біля миса Дежньова більшість капітанів стояли за те, щоб повертатися, коли крига, здавалось, стіною стала на шляху колимської колони суден, — Євгенов, Бочек і капітан Караянов виступили за продовження походу.

Замолоду Євгенов плавав на посильному судні «Бакан». Він ходив штурманом на «Бакані», досяг північного краю Нової Землі. Євгенов брав участь у славнозвісному поході криголамів «Таймир» і «Вайгач» 1914—15 р.р. навколо всієї півночі Евразійського суходолу. Євгенов працював в експедиції для вивчення й опису ріки Лени і сам потім командував цією експедицією.

Три великих полярних походи, два карських і один колимський проробив я разом з цим великим ученим і знавцем радянської Півночі. Почавши рейси торговельних пароплавів із портів Европи до портів Обі і Єнісея з дуже малої кількості, Євгенов довів число пароплавів до п'ятидесяти в одну навігацію 1930 року.

Зробив він це, комбінуючи дії морського флоту з повітряним

і роботою радіостанцій та служби погоди. Це був широкозадуманий план освоєння морського шляху до портів сибірських рік від Полярного моря.

Дочасно померлий журналіст-комсомолець Микола Том так описує свою зустріч з Євгеновим:

«З Євгеновим я побачився вперше на «Малигині». Розмовляли про труднощі й можливості північного мореплавства.

— Дурниці, — сказав я, — всі ці страхіття і труднощі Арктики, — все це байки газетярів та журналістів, все це вигадане тільки для розваги читача. Північний морський шлях — такий же звичайний шлях, як із Гамбурга в Ленінград...

Євгенов трохи злякався.

— Що ви, що ви! Чому ви так думаєте?

— А хіба у вас занадто великий процент аварійності?

Микола Йванович, як кожен старий моряк, обов'язковою прикрасою якого є чимала кількість забобонів, ще більше розгубився.

— Що ви? Випадок!

— Так значить...

— Добре, у нас криголами, літаки справні, а трапиться щось... Ви уявляєте собі, яка полундра заграє... Ми тільки тут і держимося технікою.

— Цебто, кінець-кінцем, ми все таки навчились бити Арктику.

— Бити Арктику? Ні, ми, якщо можна так висловитися, трохи навчилися тільки ухилятися, уникати її ударів. До остаточної ж перемоги людства над полярною природою ще далеко...»

Було б помилкою зробити висновок із цього короткого, але виразного діалогу журналіста й вченого лоцмана та дослідника полярного басейну, що Євгенов надто обережний льодовий моряк. Якщо в чому обережний Євгенов — це у формулюванні своїх думок. Але дії його, як провідника перших караванів вантажних суден до гирл сибірських річок — Обі, Єнісея і Колими, увійдуть в історію полярної плавби. Не можна бути занадто обережним моряком і водити крізь кригу каравани вантажних суден за тисячі миль до місця призначення.

А Євгенов узявся довести до Колими морський і річковий флот по бурхливих шляхах морів та океанів аж від Владівостока. І Євгенов довів цей флот до гирла Колими.

Загули по ріці перші судна колимського пароплавства.

Кожного разу, коли я дивлюся на карту Союзу і піднімаю очі на північ, де синіє крижане Полярне море, я згадую прой-

дені шляхи і роки на цьому краю землі. Шість років уже віддано Півночі. Я обходив її на пароплавах і криголамах, об'їздив на собаках, оленях і конях, облітав на літаках. Я пробирався в її крижаних ущелинах на шхунах і ботах, на парусних шлюпках, як ненці *. Я пішки блукав з каюром-чукчею по гірських перевалах Східно-сибірської тундри. І кожного разу, коли я дивлюся на карту Півночі, вона оживає передо мною своїми новими селищами, гігантськими просіками й новобудовами. Серед небагатьох людей деяким журналістам випало велике щастя бути також свідками цього нового життя, що тільки зароджується на далекій Півночі.

Взимку 1932 року я розлучився з моряками Північно-східної колимської експедиції, що зимувала в Чаунській губі. В той час моряки готувались до урочистого святкування Жовтня на березі моря, заставленого високими торосами. П'ятнадцяті роковини Жовтня моряки вирішили відзначити випуском журналу об'єднаного екіпажу всіх суден, що тут зимували, і спеціальним нумером стінгазети.

Я був єдиним представником центральної преси в цьому ведмежому закутку. Мені доводилось знайомити моряків з верстkою, малювати карикатури і навіть виправляти вірші, до яких моряки великі охотники.

Парове опалення припинилось майже одночасно на всіх суднах, і сам флагман «Літке» опалювався димучими коминками. У тісних каютах льодорізу було холодно й повно диму. На ранок часто замерзало чорнило, зроблене з хемічного олівця. У моїй каюті часто збиралась редколегія нової стінгазети «Штурм Севера». Приходив бронзоволиций від вітрів і морозів далекосхідний партизан, секретар суднового осередку штурман Козловський. Забігав невтомний матрос Коньов — голова судкому «Літке». На зимівці дехто запустив бороду. І Коньов з своєю чорною, як смола, густою, кудлатою бородою нагадував середньовічного пірата.

Літуни літака, що зимував у полярному басейні, готували авіаційну сторінку. Буфетник Міша Бочаров приніс нам сторінку МОПР'у. Міша був ударником-мопрівцем на льодорізі. Він сам намалював робітника-революціонера, що сидить за гратами капіталістичної тюрми. Міша просив когось із нас написати в його сторінці «стішок». Рижобородий Бочаров хотів прикрасити віршем

---

* Раніше їх називали самоїдами.

зібраний ним матеріал. За цією гарячковою газетною роботою в готуванні до урочистого дня п'ятнадцятих роковин Жовтня навіть не відчувалось полярного холоду.

Матрос Беканов до роботи на «Літке» був червонофлотцем. Ще недавно бачив я, як він схилявся над штурвалом у туманні пурхливі дні, коли на наших очах замерзало Північносибірське море, грізне море чукчів. Беканов вправно обминав важкі крижані поля, заставлені ропаками. Він скеровував льодоріз туди, де синів ще тонкий молодий лід, де легше було йти. І як розбитий кристаль, дзвеніли бризки молодого льоду, розбитого гострими грудьми пароплава. А тепер Беканов схилився над шпальтами своїх матеріалів і розмальовує між наклеєними на папері дописами яскраві малюнки, що зображують далеку звідси блакить Чорного моря і спеку його літніх днів.

★★★

Я пройшов у бухту Тіксі, до Якутії на архангельському пароплаві «Володарський», навколо миса Челюскін, разом з начальником першої Ленської експедиції архангельських вантажних суден — Борисом Васильовичем Лавровим.

Ць мужня людина, освоювач Єнісейської півночі, прокладала шлях архангельським вантажам у Якутію. Він ішов у Якутію так само уперто, як ще недавно просувались під його командою піонерські караванн суден до Обі, Єнісея під морським прапором «Комсевернути».

Пригадую холодну хату в Енісейську, де екіпаж повітряного корабля «Комсевернуть-2» ночував перед польотом в Ігарку. Це була порожня контора лісосплаву. На підлозі валялися овечі кожухи — наші походні постелі.

Я чув, як літуни про щось тривожно шепотіли. Потім, порадившись, командир літака Ліпп підійшов до Лаврова, який на той час уже встав і попередив, що з носовим мотором погано: може виникнути пожежа в повітрі.

Лавров, набиваючи на ноги тісні катанки, спитав:

— А що нам робити під час пожежі?

— Сидіти спокійно.

— А чи не зможемо ми чимнебудь вам допомогти? — ще раз спитав Лавров.

— Сидіти спокійно ждати посадки, — сказав Ліпп.

У Лаврова і в думці не було покинути літак. Лаврову треба

було як можна швидше потрапити в своїх справах на Північ, нехай навіть і на горящому літаку.

Потім я не раз спостерігав цю мужню людину в найтривожніші моменти Ленського походу, коли здавалось, що все вже пропало. Що завжди дивувало мене, так це надзвичайний зовнішній спокій Лаврова, не зважаючи на жодні небезпеки, які готувало нам Полярне море.

З Лавровим ми прийшли в бухту Тіксі, де за кілька днів до нас спустився літак Леваневського «СССР Н-8», що допомагав американському літунові Маттернові.

Полярний міжнародний рік був роком зимівлі всіх суден Північно-східної полярної колимської експедиції. Один із пароплавів — «Уріцький» зазимував у відкритому морі, де йому загрожувала велика небезпека від стиску криги під час першого пересування її.

«Літке» нічого не міг поробити, щоб допомогти своєму морському товаришеві. «Літке» повертався в Чаунську губу і сам зупинився на зимівку.

Я постукав у каюту капітана Бочека, заступника начальника експедиції. Він сидів за столом у собачій куртці і вухатій шапці. Обличчя його було червоне від вітру й морозу. Бочек тільки що зайшов у каюту, прямо з капітанського мостика. Він курив папіросу. Це було незвичайно для моряка. Він дивився в ілюмінатор, де виростали високі, білі, ніби вкриті саваном, гори Чауна.

Я сів на канапку, не знаходячи слів для розмови. Худе, невеличке обличчя капітана Бочека ще більше витяглося і посіріло. Я почував себе ніби в будинку, де лежить небіжчик.

— Да, покинули «Уріцького», — порушив мовчанку капітан Бочек. Він відвернув набік своє виснажене безсонними ночами обличчя, але я побачив, як раптом у нього затряслася нижня щелепа, а очі затуманились вогкою поволокою, ніби на верхньому мостику від великого шквалу.

— Не допомогли! Це дуже важко! Це надзвичайно важко для моряка!

Він відвернувся, щоб я не бачив його хвилювання.

Бочек залишався начальником Чаунської зимівки. Він швидко звик до важкої обстанови і своєю вірою в кінцевий успіх експедиції підбадьорував моряків. За старою звичкою, він м'яв своє тепер коротко стрижене волосся й пошепки розповідав про плани майбутнього року. Бочек говорив тихо, ніби для

того, щоб не сполохати думку, яка могла вирішити успіх усієї справи. Він вирішив будувати з місцевого плавника річкові баржі і наступної весни вести їх на буксирі в Колиму для роботи над розвантаженням.

І ці баржі зимувальники Чаунської губи збудували.

★ ★ ★

Якутськ увесь у тумані. Будинків не видно. На вулицях люди наскакують один на одного. Вранці мороз доходив до 61 градуса. Через те, що погода була не літня, начальник аеропорту не випускав з Іркутська в Якутськ літака Дороніна.

Доронін вставав на світанку, виглядав у вікно, де безнадійно над містом висів туман. Найближча станція також повідомляла, що летіти не можна.

Та ось випав такий ранок, коли раптом, ніби на голому місці, з'явилися будинки, показалися міські вулиці й візники на міцних якутських конячках. Стало видно місто.

Доронін пішов до машини, щоб прогріти мотор. Пілот був у хутряному комбінезоні з чорної волохатої собаки. Він ішов до літака повільно, як ведмідь, збирався на його площини і, як звір, важко залізав у пілотську кабіну. За целулоїдним дашком видно було голову в теплій, захисній від морозу масці. Доронін прогрівав мотор. Це була буденна робота повітряного ямщика Якутії.

Довгий шлях над замерзлою Леною Доронін знав так само, як чукча свою тундру. Він знав усі миси.

Незабаром за Якутськом виявилося, що погода пілота обдурила. Туман розлігся по високих горяних берегах Лени, закриваючи шлях. Із снігової мли несподівано виростали зарослі тайгові береги і знову ховались у тумані суворої ленської зими. Коли туман суцільною стіною ставав перед Дороніним, він зменшував газ, літак втрачав швидкість і йшов на зниження. Там, нижче, над застругами замерзлої ріки видимість була краща, і пілот мав можливість правильніше вибирати напрям.

Машина йшла бреючим польотом над самими торосами Лени, ледве не зачіпаючись за них. Доронін сів на тверду площадку, окреслену зеленим квадратом молодих ялинок.

Борт-механік виліз із кабіни і почав розпалювати примус. У баках, не витримавши лютневого якутського морозу, замерзло мастило. Мотор уже почав давати перебої. Після кожної години польоту замерзало мастило в літаку і кожної години машина зму-

шена була сідати. Борт-механік кожного разу розпалював примус і розігрівав мастило. Кип'яче мастило виливали в бак і так летіли далі, до наступної вимушеної посадки. Літуни на це не звертали уваги: це був звичайний зимовий політ.

— Тільки б мотор не поламався, а так довеземо до Іркутська,— говорив пасажирам Доронін.

І ось над тайгою, коли з літака, який ішов на лижвах, не видно було ріки, раптом щось лопнуло в моторі. Він захлинувся і перестав співати свою бадьору пісню. Через секунду він знову запрацював, але вже не з такою силою. Стукіт його був нерівний і непевний.

Під літаком, на якому «здихав» мотор, видно було чорну пляму тайги. Людей підстерігала таєжда застава, високо виставивши свої колючі смертельні стовбури. Мотор, захлинаючись, кашляв, як хвора на коклюш дитина. І раптом показалась закута в кригу Лена в своєму радісному, сліпучо-сніговому убранні. Вітер відтискував машину до лісу. При знесиленому моторі, який уже починав затухати, Доронін намагався вивести літак до Лени, посадити його не на тайгу, де смерть, а на ріку, на її крижаний настил.

І ось літак уже над рікою. Але під ним в'ється голуба стрічка наморозі. Тут розколовся крижаний покров ріки, і вода вилилась на лід. Якщо тут сяде літак, він зробить «піке», він перевернеться через голову, ніби підстрелений заєць, і тоді — «котлета», як кажуть літуни.

А мотор усе кашляє, і літак тягне прямо на наморозь. Ось закінчився її блакитний простір і знову простяглася сніжно-біла Лена. Спереду квадратом ялин окреслена посадочна площадка. Кілька різких ударів лижв об заструги. Літак підскакує, ніби по колодах. Це вимушена посадка на запасну площадку, до якої літак ледве дотяг.

У моторі лопнув один з болтів, що прикріпляє покришку розподільчого валика, і лопнула сама покришка. Її замінили запасною, а замість болта — залізний обруч з бочки спід огірків, яка валяється поблизу площадки, охоплює покришку бандажем.

— Займайте місця в кабіні, — говорить Доронін, звертаючись до пасажирів.

Літак мчить до верхів'їв Лени, а звідти—до Ангари, до Іркутська. Он уже видно старе сибірське місто.

У масках від лютих морозів, нагріваючи на кожній зупинці

мастило, пробиваючись крізь пургу, над тайгою, над горами, над льодом, літав по Півночі Доронін. Він літав над Колимським хребтом. Це був перший політ із Лени на Колиму. Мотор літака вилітав свої призначені йому години. Доронін спитав борт-механіка:

— Ну як, дядя Яша? Полетиш?

— Полечу, — сказав дядя Яша, — тільки побільше оборотів.

І злітали.

Не минуло й місяця, як Доронін дістав нове завдання. Літак цього піонера повітряного шляху Якутії ширяв у небі над Верхоянським хребтом і опускався на його високогірних озерах. Там, на озерах, на великій висоті над рівнем моря, працювали геологи. Треба було приставити їм протицинготні харчові продукти. І Доронін це зробив.

Кинувшись на допомогу челюскінцям, комуніст Доронін подолав і Анадирські неприступні висоти, високо несучи прапор радянської авіації. Зимою, крізь пургу, по недосліджених повітряних стежках від Хабаровська до Полярного моря пробився літак відважного літуна Дороніна. Героїка наших днів сильніша від полярних хребтів, закритих снігопадами, оповитих туманами.

★ ★ ★

Під керівництвом більшовика Лаврова архангельські моряки прорвались з трьома кораблями у важкий рік через Карське море в море Лаптєвих, до гирла Лени, до берегів Якутії. Вони приставили з Архангельська на своїх пароплавах вантажі для всієї півночі Якутії. Вони забезпечили тисячам людей на далекій радянській Півночі можливість спокійно працювати, а на зворотному шляху, повертаючись до рідного Архангельська з порожніми, наповненими баластом трюмами, вони зазимували біля островів Самуїла, у морі Лаптєвих, поблизу миса Челюскін.

Криголам «Красін»,— провідник першої Ленської експедиції архангельських вантажних суден,— втратив у боях з карською кригою гвинт разом з частиною гребного вала лівої бортової машини. Криголам втратив половину своєї сили. Він не зміг прокласти назад дорогу героїчним кораблям, що виконали важливе завдання. «Володарський», «Сталін» і «Правда» — судна Ленської експедиції—стали на зимівку разом із своїм начальником Лавровим, який не схотів розлучатися з піонерами Північного морського шляху у такий важкий час. Лавров не перейшов на криголам «Красін», який повернувся до рідних берегів.

Від миса Челюскін архангельські судна просувались до гирла Лени без провідника - криголама. Флагманом ішов пароплав «Володарський». Сміливий капітан «Володарського» Смагін, ідучи через важку кригу в недослідженому морі Лаптєвих, підбадьорував своїми телеграмами інші судна, яких відділяв від флагмана густий туман і водяні стіни розбурханого штормом моря.

Крижані поля не лежали тихо на холодній воді моря, вони гойдались і обламувались по краях. Бриза йшла зі сходу. Це давало певність капітанові Смагіну, що неподалеку по курсу кораблів лежать великі простори чистої води, вільної від криги. Значить, смереду був вільний шлях у Якутію.

І назад до миса Челюскін архангельські моряки повертались в героїчній самотності, без провідника-криголама. Підходячи до Таймирського півострова, вони зустріли важку кригу, непосильну для тонких бортів без льодової броні. Назустріч морякам вийшов поранений криголам «Красін», що стояв на вахті біля миса Челюскін. Терміни полярної навігації скоротились холодами несподівано швидкої зими. Героїчні зусилля «Красіна» допомогти караванові були безуспішні. Тоді Лавров наказав криголамові залишити судна на зимівку і самому йти з Полярного моря, що загрожувало взяти в полон і криголам.

На зимівку біля островів Самуїла були відібрані найміцніші люди, міцні тілом і духом, щоб вони могли витримати важку боротьбу з самотністю в недослідженому людиною районі. Такий добір людей, що його зробив начальник експедиції Лавров, забезпечив успіх зимівки.

Щоб зекономити вугілля, екіпажі трьох суден, які зазимували біля островів Самуїла, розмістились на двох пароплавах. Опалення кораблям дав «Сталін». Для живлення його котлів прісною водою доводилося щодня підвозити на нартах сніг і прісний лід до борта «Сталіна». Половина робочого дня йшла у моряків на цю важку роботу. Решту вони віддавали навчанню і громадській роботі.

На зимівці були організовані курси для підготови штурманів. Північні іспити показали добрі успіхи учнів арктичного морського технікуму. ЦК «Водпуті» дозволив провести остаточні іспити на місці зимівки.

Регулярно працювали гуртки політнавчання, виходила стінгазета. Щодекади провадились бесіди про економіку капіталістичних країн. На одному з островів Самуїла збудовано науково-промислову базу, два будинки радіостанції, склад і лазню. На

березі моряки ставлять пастки, щоб ловити песців. Щодня провадяться метеорологічні спостереження.

Коли настали південні вітри, на норд-ості і норд-вести несподівано з'явилось темне «водяне» небо. Це була вірна ознака того, що вітрами розламало спереду кораблів кригу, і там відкрились широкі водні простори. Лавров наказав літунові Лінделю, що зимував разом з суднами, готувати машину до польоту. Не зважаючи на присмерки короткого лютневого дня, Лавров літав разом з Лінделем, щоб розв'язати гідрологічну загадку островів Самуіла. За п'ятнадцять миль від місця зимівки вони виявили величезний чистовод, на якому плавали крижані поля.

Короткий день не дав можливості визначити межі чистоводу. З висоти п'ятисот метрів (вище не можна було піднятися — не дозволяла низька хмарність) важко було визначити північну й західну межі чистоводу.

Полярна ніч тривала близько три місяці. Уперше на зимівлі сонце з'явилося тільки в середині лютого.

Моряки-зимувальники точно позначили на карті острови Самуіла і берег суходолу в напрямі до миса Челюскін. Матроси й кочегари закінчили тут у Полярному морі морський технікум. Начальник експедиції і зимівки, більшовик Лавров, організував регулярні спостереження за кригою з повітря. За весну Лавров налітав над морем Лаптєвим разом з літуном Лінделем тридцять п'ять літніх годин. Ці польоти почались негайно після того, як минула полярна ніч і вперше над зимівкою з'явилося сонце. Вперше зимою на останніх паралелях землі літав літак. На його крилах чітко виділялися відмітні знаки—«СССР».

Полярна ніч, люті морози і пурга не зупинили трудового життя моряків навіть на островах Самуіла під 77-ою паралеллю.

★ ★ ★

Передо мною стають, ніби вилиті із бронзи, люди, що прийшли з Колими з першою ескадрою морських вантажних пароплавів, відкрили Колиму, як колись козак Стадухін.

Ось у собачій куртці, у вухатій шапці, важко походжає по плавниковому березі бухти Амбарчік дальстроївець — Шифрін. На хистких пісках і куп'ї, що хитаються під ногами, валяються, ніби наторошена крига, колоди плавника. За Шифріним, як тінь, ходить рябуватий Ткачук, високий, міцний. У нього в руках записна книжка. Люди підраховують записи принесеного сюди кригоплавом із Колими дерева — плавника.

Морські пароплави вивантажили вантажі для Колими в бухті Амбарчік. Вантажі ці пролежать тут рік, а може й два, доки потраплять у глибинні пункти Колими. Треба врятувати їх від псування, від загибелі.

Шифрін ніколи не був моряком, не керував на ріці пароплавами і баржами. Але він розумів свою відповідальність за становище.

Пароплав «Уріцький» віз у своїх глибоких трюмах дерево для будівництва в Амбарчіку житлових будинків і комор. Але «Уріцький» зазимував у відкритому морі, серед торосів, які не раз загрожували загибеллю кораблеві й людям. Разом з «Уріцьким» зазимувало в Крижаному морі й усе дерево, яке йшло в Амбарчік. Бухта залишилась без зимових приміщень для людей, без приміщень для вантажів.

Закінчилась коротка осінь і настає довга, темна зима з морозами й пургами. Треба поспішати підвезти плавник до місця нового будівництва на березі Полярного моря, щоб урятувати людей і вантажі.

На другий день сюди, де Шифрін і Ткачук ходили, підраховуючи лісові поклади, іде, гуркочачи в цьому пустинному краю, трактор. Годинникар, хемік, механік, монтер, шофер, людина багатьох професій—дідусь Бергер, невеличкий, худенький чоловічок, сам керує трактором. Спід вухатої шапки висить пасмо сивого волосся. Трактор впрягається в сани, навантажені плавником, відібраним для будівництва, і, пихкаючи, ніби від натуги, тягне їх до місця будівництва полярного порту.

Треба будувати причал для річкових суден, нові баржі — для того, щоб везти вантаж по Колимі, будувати будинки й комори.

Зимою підкрадається страшна цинга. Молодий лікар Кулішова улаштовує в Амбарчіку лазарет, у першому збудованому будинку. Вона доглядає за хворими, підбадьорює їх своєю молодою бадьорістю та невтомністю. І коли вона—міська дівчина—з'являється у цьому плавниковому будинку, де на ліжках лежать робітники, виснажені цингою, всім стає легше. Її кличуть до себе і просять не ліків, не медичної допомоги, а живих слів, яких так багато у цієї кипучої істоти.

У прибудові до житлового приміщення хрюкають свині. Шифрін взяв їх невеличкими поросятами в радгоспі, біля Петропавловська на Камчатці. Разом з Шифріним вони їхали на пароплаві «Сучак» до Колими. Вони підросли вже в дорозі. Вони жили на верхній палубі, в носовій частині пароплава. Кожного

ранку Шифрін спускався по слизькому від морської води залізному трапу до цих чотириногих полярних мандрівників, які за своїм куренем не бачили ні моря, ні криги, ні похмурих низьких голих берегів Півночі, понад якими пробиралась ескадра пароплавів.

І ось прийшли поросята до бухти Амбарчік. Вони вперше після довгого морського шляху почули твердий грунт під ногами Вони стояли на одвічній мерзлоті крайнього заходу Східно-сибірської тундри. Їх мили кожного дня вранці милом і щіткою і навіть тут, в умовах полярної Півночі, у бухті Амбарчік, вони були такі ж чисті, як і на пароплаві.

За зиму їх побільшало. Вони розрослись у веселу, шумливу отару. Їхнім свіжим і смачним м'ясом годували перших людей нового порту Амбарчік.

І це була справа Шифріна.

Весною виросли в Амбарчіку кістяки барж, високі ребра яких обшивали тесом, напиляним із колимського плавника. Шифрін з Ткачуком поділили плавник на чотири сорти. Перша категорія йшла на будування барж, друга — на будування молу, третя — на житлове будівництво і тільки четвертий сорт, непридатний для будівництва, горів у залізних пічках невеличкого городка, що за одну зиму виріс біля самого входу в Колиму з моря.

І в Нижньо- і в Середньоколимську збудували дальстроївці, на чолі з Шифріним, нові будинки, комори й баржі. Оповідання про перших людей, що прийшли з моря у важкий льодовий рік з караваном морських і річкових кораблів, довго житимуть і після смерті ініціаторів та учасників цього героїчного походу, і так само, як і про козака Стадухіна, про них складатимуть люди легенди, оповідатимуть дітям чудесні казки про дивовижних людей, які прийшли від сонячного тепла і світла на далеку сувору Колиму.

Безперервним ланцюгом уздовж Карського берега Нової Землі тягнеться ворог моряків — карська крига. На сліпучому сонці вона так блищить, що боляче дивитись очима, і люди надівають темні полярні окуляри.

Пароплав «Челюскін» тричі відсалютував колоні суден, що стояли в протоці Маточкін Шар, біля входу в Карське море. Це були архангельські судна — «Правда», «Сталін» і «Володарський», на чолі с флагманом «Красіним». Вони йшли в море Лаптєвих у бухту Тіксі, до гирла Лени. До моря Лаптєвих ця колона суден ішла разом з «Челюскіним», а потім шляхи їхні розійшлися. Колона вантажних суден пішла до берегів Якутії, а «Челюскін» мав іти до Землі Врангеля. Там треба було змінити зимувальників, а потім пробиватися на схід, до Берінгової протоки, в Тихий океан.

Транспортне судно «Челюскін» повторювало знаменитий рейс криголаму «Сібіряков». «Челюскін» повинен був пройти великим Північним морським шляхом в одну навігацію без зимівки, як це зробив «Сібіряков».

Північне полярне море бачило на «Челюскіні» старих відважних мореходів, яких воно знало ще з походів «Седова» і «Сібірякова».

На капітанському мостику «Челюскіна» стояв начальник експедиції професор Отто Юльєвич Шмідт, що перший відкрив західні береги Північної Землі, походжав по мостику капітан Воронін. Від полярних походів дужче засріблилася пишна борода Шмідта, а в куточках біля очей у капітана Вороніна глибше залягла сіточка зморшків. Нелегко давались перемоги в Полярному морі; вони насамперед старіли людину. Старіли, але не послаблювали волі до перемоги.

Біля правого борта «Челюскіна», зовсім близько, тягся крижаний окрайк; він тягся безмежно далеко на північ.

Від моря Лаптєвих криголам «Красін» мав супроводити «Челюскіна» до острова Врангеля і далі — до Берінгової протоки.

Відсалютувавши колоні ленських суден, «Челюскін» велично вийшов у Карське море. Моряки, що йшли на Лену, повибігали на палуби з своїх суден, щоб подивитися на новий, що аж блищав свіжою фарбою, пароплав, привітати товаришів з Архангельська, які йшли на «Челюскіні».

★ ★ ★

Архіпелаг Норденшельда обложений важкою кригою. «Красін» б'ється в кризі, прокладаючи дорогу до миса Челюскін підзахисному йому каравановi суден. Треба як можна швидше прорватися до заповітного миса, а звідти, разом з «Челюскіним», іти на схід.

І ось несподівана, як гірський обвал, як снігова лавіна, страшна звістка: «Красін» втратив гвинт лівої бортової машини разом з частиною гребного вала. «Красін» втратив свою колишню силу. Командування Ленської експедиції збирається викликати криголам «Ленін», щоб він провів судна до гирла Лени. Пароплав «Челюскін» залишається без провідника.

Над караваном розкиданих у кризі суден з'являється літак. Гордо біліють на його площинах відмітні знаки «СССР». Летить літак Алексєєва. Архангельські моряки одразу пізнають свого крилатого друга, що не раз виручав із біди кораблі. На літаку першим пілотом іде Молоков. Літак привітно кружляє над місцем стоянки суден і показує їхньому флагманові, яким напрямом треба йти. Радіо з літака сповіщає, що треба відступити на південь. За шість миль від каравану крига розріджена. Окрайок її тягнеться прямо до острова Нансена, обійшовши який з заходу, розрідженою кригою, ескадра вийде уздовж берега по чистій воді до миса Челюскін.

Алексєєв і Молоков знайшли дорогу для ленського каравану. На всіх суднах люди радісно дивляться вслід літакові, який летить назад над суцільною кригою. Дивляться з захопленням і подякою, вражені його сміливістю, стежать з гордістю за роботою радянських пілотів.

Літак летить над торосистими полями, де немає жодної опонлонки, де сісти не можна. Якщо мотори здадуть, то тут, над цим крижаним кладовищем, зроблять свій останній круг повітряні освоювачі радянської Півночі.

Перед «Красіним» шість миль важкої криги. Зібравши останні

сили, він знову б'ється в кризі, щоб прокласти дорогу суднам. Цілу добу він димить своїми жовтими димарями, на яких горять великі гарні зірки. «Красін» виручає караван, який довірив йому свою долю. Вітер допомагає пораненому кораблеві розрідити кригу, утворюючи ополонки й чистоводи. Молоков і Алексєєв дали правильну розвідку криги. Шлях до миса Челюскін—відкритий.

★ ★ ★

В героїчній самотності посувається «Челюскін» на схід до однойменного з ним миса. Ніхто не супроводить піонерів наскрізного північного морського шляху. Залишившись сам, без допомоги «Красіна», «Челюскін» пробився через важку кригу Карського моря і став до бою з грізною чукотською кригою. Мужній Шмідт організував постачання і зміну зимувальникам острова Врангеля літаками і сам літав до цих острівних мешканців.

Терміни полярної навігації скоротились холодами несподівано швидкої зими. Але «Челюскін» з виключною упертістю і витримкою прокладав собі шлях на схід.

Колючінська крижана застава зупинила просування відважних піонерів. Та челюскінці не здавались Полярному морю без бою, вони не гасили котлів, не запалювали коминків, не зупинились на зимівку. Вони висаджували в повітрю амоналом синій чукотський лід, обколювали пароплав пілшнями, намагаючись вирвати його з крижаного полону, дати волю радянському кораблеві для просування в радянській Арктиці. П'ятого жовтня 1933 року крига навколо «Челюскіна» заворушилась, вона ожила, ніби в казці. Запрацював гвинт, збиваючи водяну піну за кормою. Корабель продовжував свій шлях.

Та незабаром море знову скувало судно міцною кригою і понесло його в дрейфі до Берінгової протоки. З борта корабля люди бачили заповітний мис Дежньов і острови Діоміда. Судно увійшло в Берінгову протоку, але вітри та течії погнали кригу назад, і разом з нею знову почав іти на північ пароплав «Челюскін». Марно льодоріз «Літке» намагався допомогти своєму льодовому соратникові.

Дійшовши аж до Берінгової протоки в одну навігацію, «Челюскін», скований кригою, підхоплений течіями та вітрами, плив у льодовому дрейфі на північ. Намагання льодорізу «Літке» допомогти йому були марні. «Літке» сам протікав після чаун-

ської зимівки, де пробув цілий рік у крижаному полоні. Рятівні помпи «Літке» ледве встигали випомповувати морську воду, що просочувалась в утробу льодорізу крізь пробоїни, які він дістав у боях із кригою.

День, коли «Челюскін» залишився сам у Полярному морі, безпорадно дрейфуючи по волі вітрів і течій, був найтяжчим днем у житті моряків, що йшли на «Літке». Льодоріз повернув на південь, «Челюскін» самотній пішов на північ під впливом невблаганного дрейфу. Коли в океані починалися шторми, крига теж починала рухатися. Вона лізла одна на одну, обламувала свої краї, і стіни торосів виростали на рівних ще недавно крижаних полях.

З нечуваною витримкою і спокоєм сходили люди з корабля, який гинув у крижаному бою. На той випадок, коли треба буде висадитися на лід, керівництво експедиції давно підготувало на верхній палубі спальні хутряні мішки, намети, пальне, харчові продукти. Все це було вивантажене на лід, як тільки величезна крижина розірвала борт «Челюскіна» і стало очевидно, що кінчається тривожне морське життя корабля.

Не забули також челюскінці вивантажити на лід і літак Бабушкіна, який ішов з експедицією.

Останніми з корабля сходили Шмідт—начальник експедиції, капітан Воронін і завгосп Могилевич. Могутній вал води, що вирвався спід криги, змив з палуби бочки й колоди дерева. Покотившись по палубі, бочки збили з ніг сміливого завгоспа, комсомольця Могилевича. Він упав, його придушило колодою. Все сталося так швидко, що челюскінці не встигли допомогти своєму товаришеві. Це була єдина жертва корабля.

Історія освоєння невідомих земель Півночі, завоювання її крижаних просторів знає багато випадків, коли гинули пароплави відважних і сміливих людей, які пробирались недослідженими шляхами в крижаному морі. Покинуті напризволяще, люди розходились у різні сторони по кризі, поділялись на групи і часто гинули поодинці. Потрапивши у важке становище, люди з тваринним страхом перед смертю намагалися вночі, коли ніхто не бачить, украсти в товаришів харчі, щоб забезпечити собі ще один день життя. Так було в експедиціях капіталістичних країн, організованих на приватні кошти. За непослух, за крадіжку в таборі американського полярника Грілі був розстріляний один моряк. Людей, які вмирали, поїдали самі голодні експедиціонери.

Табір Шмідта являв собою єдине ціле, моноліт, гранітну брилу, якої не могло розбити Полярне море, хоч як воно било в неї своєю багатометровою кригою.

У радянському таборі Шмідта була така трудова дисципліна, така велика свідомість величі й важливості своєї справи, що все це примушувало говорити про них з повагою навіть наших ворогів.

Надзвичайний начальник керував надзвичайним колективом.

Акумулятори аварійної радіостанції виснажувались з кожним днем. Заощаджуючи останні сили своєї радіостанції, радист Кренкель не передавав на суходіл жодної приватної радіотелеграми. Радіо зв'язувало крижину Шмідта з усім світом. І коли б загасла остання іскра каламутно-свинцевих акумуляторів, порвався б зв'язок табору Шмідта з усім світом. Вони лишилися б самотніми серед крижаного хаосу Чукотського моря. Вони не могли б повідомляти про дрейф своєї крижини, про здоров'я учасників походу, вони не знали б про рух літаків, які поспішали до них на допомогу.

Вночі люди глибоко залізали в хутряні спальні мішки. Вранці прокидались від того, що ломило від холоду спину, замерзало тіло і всередині мішка від дихання наростали крижані бурульки. Кожного ранку доводилось вивертати мішки й вибивати намерзлий лід. Великими шквалами часто зривало намети,— доводилось міцніше прикріпляти їх до криги. Бензинові пальники, зроблені механіками «Челюскіна», мало давали світла й тепла в наметах. Заощаджуючи пальне, люди вночі гасили ці пальники і в наметах ставало темно та холодно. Навіть у мішку, укрившись з головою, чути було, як уночі торосилась у Полярному морі крига, як вона кололась і скреготіла, натискуючи одна на одну. До цих шумів моря недовго прислухались челюскінці. Втома від надсильної роботи вдень на кризі змагала людей і закривала їм повіки.

У вільний час увечері челюскінці ходили один до одного в гості. Вдень намети були порожні. Люди працювали, улаштовуючи аеродроми, обколювали пілшнями лід, вирівнювали площадки. Але перше ж пересування льоду знову руйнувало героїчну роботу людей, і з самого ранку люди знову починали вирівнювати тороси.

Колись Роальдові Амундсену, відомому полярному мандрівникові, невтомному і сміливому норвезькому вченому, довелося багато часу витратити на те, щоб зробити такий аеродром на

дрейфуючій кризі під 88° північної широти, куди занесло його літаки, які літали до північного полюса. Але в Амундсена було тільки кілька чоловіка в екіпажі. У Шмідта був великий і міцно згуртований колектив.

Щоденна боротьба з природою Арктики, з торосами крижаних полів показала незламну волю до перемоги випробуваних моряків і загартовувала молодих полярників.

Запах диму і людського житла привернув увагу владаря криги — білого ведмедя. Ведмедиця з ведмежам близько підійшла до табору Шмідта. Звірі були голодні. Море було покрите суцільним льодом, ніде не було чистоводу, ніде не показувала нерпа своєї круглої чорної голови. Вкрите кригою море і звірів прирікало на голод. Звірі зірвали і з'їли кілька прапорців, якими була позначена посадочна площадка для літаків. Борт-механік з літака Бабушкіна, що чергував на аеродромі, перший помітив звірів. Влучними пострілами він одразу поклав їх на місці. Це була радісна подія на крижині, де люди їли консерви уже другий місяць і не бачили свіжої страви. Звіряча кров і м'ясо давали зарядку челюскінцям проти хвороби Півночі—цинги.

І ось крізь пургу й тумани до табору Шмідта пробився з Уеллена перший вістун з суходолу—літун Ляпідевський. Це був учень усьому світові відомого радянського літуна Леваневського, що минулого року допоміг американському рекордсменові—пілотові Маттерну, який відбував кругосвітний переліт і розбився в Анадирській тундрі.

І ось над табором Шмідта вперше закружляв літак. Літунам видно було з борта літака, як челюскінці бігли з табору до аеродрому зустрічати повітряних гостей і рятівників.

Не можна було довго затримуватися на крижаному аеродромі. Ляпідевський підганяв челюскінців, щоб швидше сідали в літак. Машина взяла на борт дванадцять чоловіка. Ляпідевський зменшив число людей, що конали на кризі. Він вивіз найслабших членів екіпажу—жінок і дітей, про яких найбільше турбувалися товариші по експедиції. Після того, як полетіла перша група челюскінців, кількість харчових продуктів на кожного, хто остався на крижині, значно збільшилась. Це надавало ще більше бадьорості людям, які в полярному поході навчилися найголовнішого—витримки й терплячості.

Дослідник Паміра, що перший відкрив західні береги Північної Землі, головний редактор «Большой советской энциклопедии», професор-математик, комуніст Отто Юльєвич Шмідт сам

працював на всіх авралах і особисто подавав приклад челюскінцям.

На літаку Ляпідевського полетіла на суходіл невеличка дівчинка, яка ніколи не бачила ще землі. Ця дівчинка народилася в Карському морі. Її назвали на честь цього моря Каріною.

Жінки й діти своєчасно полетіли з криги. Вночі, після того, як полетів Ляпідевський, в таборі знову з'явилися розколини, крига ніби ожила, почала рухатися, тороситися і пішла в атаку на табір. Вона розломила дерев'яний барак, у якому жили жінки, а після них—половина челюскінців. Крига зруйнувала кухню, дерево занесло на велику віддаль. Як мурашки біля зруйнованого мурашника, запрацювали челюскінці, збираючи дерево, украдене морем, і знову почалося будівництво. Мороз доходив до сорока градусів.

Люди недарма працювали вдень і вночі над ропаками, обколюючи їх, вирівнюючи торосисте поле. Ляпідевський з виключною точністю посадив свою велику машину на невеличкий аеродром. Він з великою майстерністю розшукав, летячи з Уеллена, точку табору Шмідта в крижаному хаосі Полярного моря. Поруч з Ляпідевським у машині сидів літун-спостерігач Петров. Він не вперше летів в Арктику. Разом з Чухновським він літав над Карським морем. Разом із Страубе і Лінном він літав у Гидоямську тундру, на Нижню Тунгуску, де до того часу не літав ще жоден літак. Порт Ігарка, острів Діксон, Дудінка—ось місця, облюбовані літаком, де спостерігачем був Петров.

Ляпідевський був учнем літуна Леваневського. Ляпідевський одержав у спадщину від свого учителя дві властивості радянського пілота: мужність і винахідливість. Без цього летіти з Уеллена на крижину Шмідта було б неможливо. Ляпідевський мав ті властивості радянського літуна, які давали підстави професорові Візе з певністю говорити про успіх літньої рятівної експедиції. Молодий літун Ляпідевський вперше прийшов до полярних широт. Але він не тільки перевіз усіх жінок і дітей із табору Шмідта на суходіл, він приставив у табір мастило й акумулятори для аварійної радіостанції радистів Кренкеля та Іванова. Ляпідевський продовжив зв'язок табору Шмідта з зовнішнім світом. Люди на крижині не почували себе відірваними від Радянського Союзу, від решти нашої планети. Вони знали, яку широку допомогу організував їм наш уряд. Радіом вони приймали доповідь тов. Сталіна на XVII партз'їзді. Вони ви-

вчали цю доповідь на крижині. Звідси, радіом, вони запевняли партію й уряд про свою відданість і готовість боротися до кінця для своєї соціалістичної батьківщини.

Погода не дозволяла Ляпідевському повторити свій надзвичайний рейс. Кілька разів пурга і тумани примушували Ляпідевського повертатися в Уеллен, коли він пробував пробратися до табору Шмідта. Одного разу під час польоту з Уеллена у Ванкарем Ляпідевський зник без вісті. Кілька днів читачі газет Радянського Союзу з тривогою розкривали вранці газети, шукаючи звістки про Ляпідевського. Його ніде не знаходили. На розшуки вислали собачі нарти і поблизу Колючінської губи знайшли літак «АНТ-4». Під час змушеної посадки він поламав шасі. Всі люди були живі.

День Червоної армії табір Шмідта святкував разом з усією країною. Радист Кренкель передавав радіом у Москву тт. Сталіну і Ворошилову бойовий челюскінський привіт. У цей день на великій сигнальній вишці маяв величезний прапор Червоного флоту Рад. Його видно було далеко, за кілька кілометрів.

Зрадлива погода півночі затримувала просування літаків на допомогу челюскінцям. Літуни, що з усіх кінців Радянського Союзу рвалися до табору Шмідта, змушені були сидіти по селищах Камчатки й Анадирської округи, чекаючи погоди. Деякі машини пропадали без вісті, і читачі вранці з тривогою шукали в газетах відомостей про ці літаки.

Ланка полярника Ушакова на двох машинах Леваневського і Слепньова досягла крайнього північного міста Аляски—Номе. І ось з Ванкарема раптом сповіщають про літню погоду. Леваневський з Ушаковим летять у Ванкарем. Біля Колючінської губи стіною встає туман і притискує літак до землі. Але у Ванкаремі погода ясна. «Треба пробитися крізь стіни туману» — вирішає Леваневський. Та сліпучій поволоці туману немає краю. Під машиною на сторожі стоять високі скелі — кекури.. Леваневський набирає висоту. Висотомір показує уже дві з половиною тисячі метрів, але сліпучому туманові все ще не видно краю. Раптом машина перестає слухати свого командира. Вона провалюється, падає. З великими труднощами Леваневський затримує її падіння. Він міцно тримає машину в руках, вибираючи віконечка в пурзі й тумані.

Наближається земля. У віконця туману уже чорніють скелі. Крила літака обмерзли, взявши на себе великий крижаний вантаж, що тягне машину до землі, до чукотських скель, до загибелі.

Машина розбилася. Вона безпорадно лежить на своєму фюзеляжі. Неподалеку від неї валяється зігнуте шасі і по снігу розкидані поламані лижви. Пропелер погнувся. Обличчя в Леваневського в крові. Ушаков і американець борт-механік підбігають до мужнього пілота.

Залізна воля і спокій Леваневського — найкращого радянського літуна—зберегли життя людям, що довірилися йому в пурзі і тумані. Ушакова приставлено до самого центру рятівних робіт, до Ванкарема.

«Леваневський поранений в обличчя, решта—тільки дістали невеликі пошкодження. Люди залишилися цілі тільки завдяки виключному спокоєві пілота» — так писав Ушаков, начальник літньої ланки, про Леваневського в Москву, товаришам Куйбишеву і Йоффе.

Друга машина поламана. Але літуни не зупиняються перед перешкодами, що зустрічаються на їхньому шляху. Із Олюторки вилетіли одночасно до Анадиря п'ять літаків ланки Каманіна. Комсомолець Каманін, син шевця і ткалі, керував ланкою літаків. В дорозі пурга розлучила літаки. Каманін, Молоков і Півенштейн долетіли до Анадиря. Про Демірова і Бастанжієва в Москву не надходило жодних відомостей. Їх знайшли нескоро. Обморожені, вони з величезними труднощами добрались до Анадиря. В пурзі відбившись від свого командира, вони змушені були сісти й поламали машини.

Із Хабаровська Галишев, Водоп'янов і Доронін переганяли по повітрю машини на допомогу челюскінцям. Тумани і снігопади довго затримували їх у селищах Камчатки й Анадирської округи. Але літуни уперто йшли на північ до фінішу, до крижини Шмідта, де ждали їх бранці Полярного моря.

Галишев разом із Слєпньовим літав на розшуки американського літуна Ейєльсона, що зник без вісті. Старий і досвідчений пілот знав усю Чукотку. Останні роки Галишев працював на Якутській лінії, разом з пілотом Дороніним. Вони літали тут у шестидесятиградусні морози. У повітрі в них часто замерзало в проводі і баках мастило. Та це літунів не зупиняло. Для них у цьому не було нічого надзвичайного. Спокійно робили вони своє звичайне, буденне діло повітряних ямщиків Якутії. Вони перевозили пасажирів і екстрену пошту від залізниці до столиці Якутії — Якутська і назад. Тепер вони летіли ланкою на північ. У їхній ланці на добре устаткованій машині летів Водоп'янов. Країна багато чула про цього сміливого лі-

туна. Завдяки йому кожного ранку з Москви в Ленінград, а згодом і в Харків перевозили в матрицях газету «Правда». Московська «Правда» почала виходити одночасно в трьох місцях. У газетній авіації вів перед Водоп'янов. Його не зупиняла непогода, він проривався крізь дощі й тумани у Ленінград і Харків, він з честю виконував покладені на нього завдання.

Тисячі літніх годин налітали Водоп'янов, Галишев, Доронін, Леваневський та інші, що тепер летіли рятувати челюскінців. Цих відважних людей прикрашує не тільки кількість героїчно налітаних годин, а також і скромність, яка звеличила їхню справу. Молоков — мовчазний. Леваневський — скромний. Не любить Галишев розповідати про свої польоти. Доронін — веселий і балакучий, ніколи не вихваляється в пілотських Якутської лінії про свої небезпечні перельоти. У вільний час, після польоту та впорядкувавши свою машину, він співає під гітару веселих частушок.

Другого квітня з табору Шмідта на суходіл перелетіла машина Бабушкіна. На крижині поменшало на два чоловіка. Разом з Бабушкіним із табору вилетів борт-механік Валавін.

Табір Шмідта, керований своїм непохитно мужнім начальником, і далі жив трудовим напруженим життям. У бараках читали лекції й доповіді, теслярі ліквідували свою неписьменність. Розгорнулось соцзмагання на кращий стан наметів, боротьба за чистоту, за культурне життя.

Третього квітня на радянський берег перелетів з Аляски літун Слєпньов. Четвертого квітня радіо з Уеллена повідомляло: «В Анадир прилетіли Галишев, Доронін, Водоп'янов, Каманін, Молоков прилетіли в Уеллен».

Колона «летючих байдар», як називають чукчі наші літаки, зліталась до північних точок Чукотської землі. Незабаром мав початися бій з Полярним морем за челюскінців.

Країна з дедалі більшим хвилюванням стежила за подіями, які швидко розвивалися на Півночі.

Щоб допомогти своїй ланці, літун Півенштейн передав Каманіну залишки пального, що лишилося в баці його літака. Завдяки цьому літаки Молокова й Каманіна могли продовжувати політ до Уеллена. Віддавши бензин, Півенштейн не міг далі летіти. Без сумніву, що він, як і інші, виявив би велике уміння й спокій, коли б полетів далі до Полярного моря. Цю жертву повітряника зрозумів кожний трудящий, як найвищий акт дисциплінованості.

Сьомого квітня літуни Каманін, Молоков і Слєпньов прилетіли у Ванкарем і того ж дня вперше спустились у таборі Шмідта. У літака Слєпньова було пошкоджено шасі і лопнула права стяжка. Молоков приставив йому з Уеллена запасну стяжку, і спільними зусиллями вони полагодили машину. Підламав свою машину на крижині і Доронін. Але ніхто з літунів не віддав свого літака Полярному морю. Кожний, хто прилітав до табору Шмідта, вивозив з нього челюскінців. Сам тільки Молоков на своїй малопотужній машині вивіз тридцять дев'ять чоловіка.

Одинадцятого квітня з крижини було знято шістдесят два чоловіка, серед них був і хворий Шмідт. Вождь полярних бійців ховався з своєю хворобою. Він не повідомляв про це в Москві і тільки на категоричне домагання урядової комісії ві покинув свій табір. Слєпньов приставив його в Номе, на Аляскі.

Доронін і Водоп'янов прорвались до Ванкарема через Анадирський хребет. В дорозі літуни розминулись: Водоп'янов сів на Риркарпію (мис Північний), Доронін—на Ванкаремі.

Тринадцяте квітня було останнім днем існування невеличкого міста на крижині. Тут, серед торосів Полярного моря, лишалось ще шість чоловіка: Бобров—заступник Шмідта, капітан Воронін, радист Кренкель, радист Іванов, Загорський, Погосов.

Старий полярний капітан цієї ночі не міг заснути. Він упорядкував свій намет, закип'ятив чайник і на світанку вийшов з намету. Незабаром і решта людей покинули свої житла. Всі пильно дивилися на південь, у бік Ванкарема, звідки мали прилетіти літаки. Ось вони з'явилися на обрії. Останні шість летять до Ванкарема, на суходіл, який нікуди не дрейфує, не обламується, не будить уночі шумом крижин, що почали рухатися й ламатися.

Водій «Сібірякова» і «Седова» у безстрашні походи, капітан Воронін уперше йшов по півночі не командиром, а пасажиром,— він летів з Молоковим. Вся країна раділа, читаючи радіограми про врятування всіх челюскінців. А старий капітан хмурився, він думав про корабель. Для моряка втратити корабель — однаково, що втратити близьку людину. Кілька днів Воронін був неуважний і мовчазний.

★★★

Члени Політбюра на чолі з тов. Сталіним послали радіограму з Москви літунам Ляпідевському, Леваневському, Молокову, Каманіну, Слєпньову, Водоп'янову, Дороніну:

«Захоплені вашою героїчною роботою над урятуванням челюскінців. Пишаємося вашою перемогою над силами стихії. Раді, що ви виправдали найкращі надії країни й показали себе гідними синами нашої великої батьківщини.

Входимо з клопотанням до Центрального Виконавчого Комітету СРСР:

1) про встановлення найвищого степеня відзнаки, зв'язаної із виявом геройського подвигу, — звання «героя Радянського Союзу»;

2) про привласнення літунам Ляпідевському, Леваневському, Молокову, Каманіну, Слепньову, Водоп'янову, Дороніну, які брали безпосередню участь у врятуванні челюскінців, звання «героїв Радянського Союзу»;

3) про нагородження орденом Леніна згаданих літунів і борт-механіків, які обслуговують їх, та про видачу їм одноразової грошевої нагороди в розмірі річного утримання.

Й. Сталін, В. Молотов, К. Ворошилов, В. Куйбишев, А. Жданов».

«Ванкарем, Уеллен.

Шмідту, Боброву, Вороніну, Кренкелю, всім челюскінцям.

Вітаємо і палко поздоровляємо доблесних челюскінців, що мужньо й організовано боролися з суворою полярною стихією і стійко перенесли двомісячний льодовий полон.

Входимо з клопотанням до Центрального Виконавчого Комітету СРСР:

1) про нагородження всіх челюскінців, а також Ушакова і Петрова, орденом Червоної зірки;

2) про збудування в Москві монументу в пам'ять полярного походу «Челюскіна»;

3) про видачу всім челюскінцям одноразової нагороди в розмірі піврічного утримання.

Й. Сталін, В. Молотов, К. Ворошилов, В. Куйбишев, А. Жданов».

Тринадцяте квітня було не тільки святом на чукотському березі, куди були приставлені всі до одного челюскінці. Тринадцяте квітня було побідним завершенням радянської організованості, тріумфом радянської авіації, святом міцно згуртованого колективу, яким керував професор, математик, дослідник комуніст Отто Юльєвич Шмідт.

Те, що корифеям чужоземної науки здавалось неможливим, з дивовижною майстерністю й неперевершеним мистецтвом зробили радянські літуни. Вони не боялись смерті. Їм не страшно було умерти за справу робітничої країни. На подвиг їх запалювала їхня велика країна і великий вождь цієї країни — тов. Сталін.

Увесь світ заговорив про радянських літунів, про гідних синів нашої великої батьківщини. Челюскінські дні всьому світові показали, який невичерпний запас справжніх героїв має Радянський Союз. Тисячі подібних їм на перший заклик своєї країни стануть, як один, на її захист і відіб'ють напад ворога.

Челюскінські дні ще раз показали велику організованість радянської країни, безмежну відвагу її людей і мудрість її керівників.

★★★

По святковому горять плакати і червоні прапори на честь челюскінців і їхніх рятівників.

Привіт челюскінцям, доблесним бійцям полярного походу!

Привіт героям-літунам, що врятували челюскінців!

Епопея «Челюскіна» показала всьому світові, на що здатний радянський літун, моряк і учений. Врятування челюскінців показало всьому світові, що для СРСР немає непереборних просторів. Крізь пургу, у шторм, непогоду наші літуни з одного кінця світу перелітають на другий, самовіддано виконуючи вказівки свого уряду.

Тисячі й тисячі героїв Радянського Союзу розкидані по нашій неосяжній країні. Ми не знаємо їх ще в обличчя. Про них ще не пишуть наші газети. Але вони скрізь: вони на наших фабриках і заводах, в колгоспах, на машинотракторних станціях, на рибальстві, на морі і в повітрі.

Нехай пам'ятає ворог, що шосту частину світу займає країна, яка народила героїв «Сібірякова», Білморбуду, стратосфери, Кара-Кума, «Челюскіна».

Московська весна розтопила сніг, і весело побігли струмки до водостоків. Я бачив хлопчиків, які гралися в «Челюскіна» недалеко від пам'ятника Тімірязеву. «Челюскіним» вони називали зроблений із шкільних зошитів човник, який найдовше тримався на водяному потоці струмка, той човник, який не гинув, а гордо плив уперед. «Челюскін» став символом непереможності. Діти правильно відчули усе значення походу «Челюскіна». Вони зрозуміли, що «Челюскін» — це посланець радянської країни до крижаного кордону світу. Вони усвідомили, що, навіть пірнувши на дно морське, пароплав назавжди залишив у пам'яті людства захоплення і подив перед загоном робітничої країни, що, як один чоловік, боровся з полярною стихією пурхливої, туманної і холодної Арктики.

ЗМІСТ

Стор.

Велика земля 3
Перші колимські пароплави 14
Братання рік 23
Пароплави і освіта 27
Горючий камінь Колими 33
Чукотські оповідання:
Карем! 37
Кінець Акра-шамана 44
Штурм Індігірки 49
Над Якутією 55
Полярники 72
Епопея «Челюскіна» 84

7511

НБ ПНУС
7511

У ВИДАВНИЦТВІ
«УКРАЇНСЬКИЙ РОБІТНИК»

ВИЙШЛИ ТАКІ КНИЖКИ:

Р. ДАНСЬКИЙ — Переможці Арктики, 1934 р., стор. 78, ціна 1 крб., рос. та укр. мовою.

М. ІВАНИЧУК — 14 місяців на Землі Франца Йосифа (враження зимувальника), 1934 р., стор. 122, ціна 1 крб. 70 коп., рос. та укр. мовою.

ДРУКУЄТЬСЯ:

1. БАГМУТ — Верхівці засніжених тундр, укр. мовою.
2. М. ІВАНИЧУК — Антарктика, укр. мовою.

Продаж по всіх книгарнях
УКРКНИГОЦЕНТРУ та ВУКОПКНИГИ