

8623

М. СЛЕПНЬОВ

8026

СРБЛАН
КРИЈА



СРІБЛЯСТІ КРИЛА

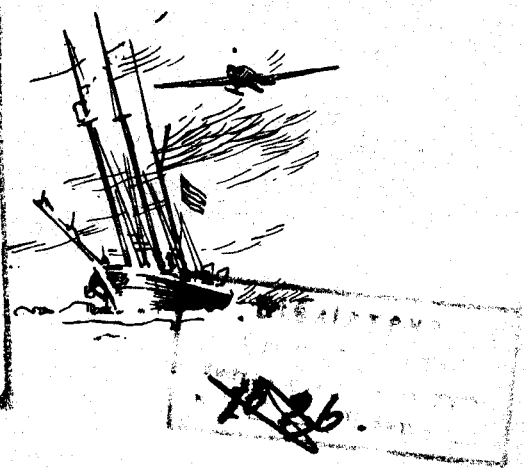
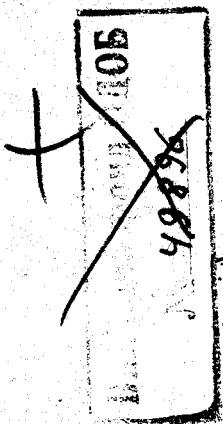
ДИТВИДАВ ЦК ЛКСМУ

910
С-47

ГЕРОЙ РАДЯНСЬКОГО СОЮЗУ
· ПОЛКОВНИК
М. Т. СЛЕПНЬОВ

СРІБЛЯСТІ КРИЛА

8623



ЦЕНТРАЛЬНИЙ КОМІТЕТ
ЛЕНІНСЬКОЇ КОМУНІСТИЧНОЇ СПІЛКИ МОЛОДІ УКРАЇНИ
ВИДАВНИЦТВО ДИТЯЧОЇ ЛІТЕРАТУРИ

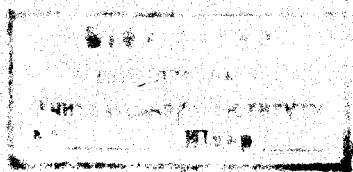
1938

3-80к.

НБ ПНУС



8623



ПРОЛОГ

За вікном ходили сиві хвилі океану, здавна прозваного Великим або Тихим. Кострубатими латками падали на воду чорні тіні хмар. Тоскний пейзаж навівав сум. Мені тількищо довелося залишити свій сріблястий літак,—його мали відвезти на батьківщину пароплавом. Хотілося додому.

Сині цівочки диму здавалися білими на фоні темно-фіолетових стін вітальні містера Свенсона. Я докурював останню цигарку з тих, які ми з бортмеханіком Фаріхом привезли з дому.

Кілька разів цигарка гасла, бо я курив поволі, глибоко вдихаючи запашний аромат тютюну, вирощеного під щедрим сонцем півдня моєї батьківщини, далеко-далеко від оцих суворих американських берегів, від гамірної пристані Сіеттля...

Містер Свенсон не розумів, чому так часто гасне

моя цигарка, чому я так уперто відмовляюсь від його американських сигарет.

— Вам, може, не подобається сорт? Прошу, покуштуйте цих. Або ще я насмілюся запропонувати вам сигару...

Проти свого звичаю, Свенсон частенько виймав з рота люльку, щоб краще вимовляти трудні для нього російські слова. Він намагався виділяти кожен літеру. Так старанно розмовляють по-російському тільки іноземці.

Я прислухався до його монотонного оповідання, нетерпляче зиркаючи на двері, за якими двадцятилітня Мері, дочка містера Свенсона, з шумом і грюкотом сервірувала стіл на три персони. Вона хазяювала сама, бо мати її виїхала до Нью-Йорка.

Мені вже давненько хотілося їсти. Треба признатися, в мене завжди чималий апетит, особливо після хорошої роботи. А тепер, після стільки пригод і злигоднів, він давав себе знати більше, ніж будьколи... Міс Мері за фіолетовою стіною наспівувала щось, бідше голосно, ніж мелодійно, в звичайній американській манері.

Свенсон розповідав про свою комерцію. Я слухав би охоче, коли б не мав нагоди вже раніш чути про все це з десяток разів від нього ж самого на початку нашого знайомства, ще там, на мисі Північному, де зимує в кризі його трищоголова шхуна „Нанук“, де розгорнулося стільки трагічних подій, де загинули Бен Ейельсон та Борланд...

— Отже, містер Сліп,—говорив Свенсон, уникаючи

мого трудного прізвища „Слепньов“,—вашу Чукотку я знаю давно... Дуже давно, містер Сліп... Чимало криги потрощилося в тих водах після того... Вже 1905 року, коли й дитині ясно стало, що на Аляскінському березі, біля Нома, все золото вже вибране,— ми з компаньйоном моїм, із Томсоном, перепливали на ваш берег і стали працювати на чужій стороні, дикій тоді і такій же багатій, як і тепер. Тоді це просто було, берегів ніхто не стеріг, аби гроші... Томсон оселився в бухті Провидіння, біля самого дому ісправника, поставив там будинок, привезений на шхуні, розіклав на полицях запаси й почав торгувати з чукчами та ескімосами. А я з приятелем, з Торбергом, знову став шукати золота...

Містер Свенсон трохи помовчав, ніби добираючи новий запас російських слів. Потім, затягшись з люльки, знову звернувся до мене з неодмінним поминанням „містера Сліп“...

— Я вже сивий... А почала біліти моя голова, ще коли блукали ми з мішками й лотками, шукаючи жовтого металу на дикій Чукотці... Потім переїхав я з Чукотки на Колиму, далі в Якутськ і добрався навіть аж до Москви... Двадцять років минуло! Я тоді вже торгував хутром, егеж—хутром, і все йшло ніби гаразд... Та й самі бачили ви, містер Сліп, дві мої власні шхуни, непогані судна, непогані, повні всякого добра... І от тепер—таке нещастя... Шхуни десь носяться понад вашими берегами в крижанім полоні, і серце моє чує, чує моє серце, що можуть вони й загинути... І все до купи, містер Сліп, усе до купи...

І комерція моя стала, і шхуни мої може роздавити крига, і загинув через мене Бен Ейельсон...

Містер Олаф Свенсон ще довго розповідав би мені про події, в яких я й сам брав участь, коли б Мері не покликала:

— Джентльмени! До столу! Прошу!

Кричала вона так, ніби „джентльмени“ були десь далеченько і, можна було думати, зразу не почують...

Обидва джентльмени поважно підводилися, давали в дверях один одному дорогу. Потім пройшли до вмивальної кімнати помити руки. Тут же випили, за американським звичаєм, по склянці „віскі“ з содовою водою.

Американці, мабуть, ніколи не пили так багато, як за часів „сухого“ закону, який забороняв продавати й пити спиртні напої... В ті часи „в пристойних домах“ „віскі“ на стіл не подавали і жоден солідний господар не пропонував гостям „випити“, бо всі знали, що в умивальній кімнаті обов'язково мусять стояти скляночки й пляшки. Кожен, хто хотів, ішов до ванної кімнати й пив, так би мовити, з власної ініціативи, за що господар уже відповідати не міг.

Вимивши руки, ми рушили до їдальні. Привітавшись з Мері, цікавою та жвавою блондинкою, швиденько сіли до столу, сервірованого, за американським звичаєм, без скатерті, на голім дереві. Тільки під тарілками, зробленими з прозорого скла, лежали гофровані паперові салфетки. Та ще по діагоналі була покладена на столі широка фіолетова стьожка, під колір стін. На столі, в додачу до електрики, го-



Олаф, озброївшись виделкою й ножем, відрізає
кусок ростбіфа.

ріли дві фіолетові ж таки свічки, плаття на міс Мері теж було в блідофіолетових тонах, і я зрозумів, що подібного ж кольору буде, мабуть, і морозиво. Така вже була того року в Америці мода,—кожен рік там має свій модний колір.

Мері, припрошуючи, стріпувала білявими кучерями, для оригінальності перев'язаними на потилиці ремінцем з сирової шкіри, метушилася й галасувала за десятьох.

Олаф, озброївшись величезною виделкою й ножем, зосереджено відрізав для мене кусок паруючого рост-біфа; тарілку з ним я мерщій передав Мері, бо вже трохи знав американські правила чемності. Тоді він одрізав другий кусок, але я поставив тарілку перед ним. Тут ми, з ввічливості, трохи посперечалися, але третій кусок заспокоїв усіх, і досить таки затяжний американський обід розпочався. Я міг, нарешті, слухати продовження знайомих історій, задовольняючи мій добрий апетит.

— Егеж,—говорив містер Свенсон,—був би Ейельсон живий, коли б мені не спало на думку кликати його на поміч моїй комерції... Але діло єсть діло! А він же був такий талановитий льотчик. Знали його по всьому світі, і... такий кінець... Я собі ніколи не прощу... хоч діло завжди вимагає жертв... А тут іще й „Нанук“...

Мері досить виразно кивала батькові—він порушував правила чемності: говорити за столом про щось неприємне було, принаймні, непристойно. Але батько не помічав її мигів. Та й сама Мері, збившись з тону, сказала:

— Шкіпер Фонк, батьку, такий досвідчений, що врятує нам „Нанук“, і ми ще поплаваємо... А Ейельсон...—і галаслива дівчина, не скінчивши, змовкла і крадькома змахнула сльозу...

Потім, згадавши обов'язки гостинної хазяйки, поспішила змінити тему:

— А пригадуєте, містер Сліп, як ми каталися з вершечка мису Північного на куску моржової шкури замість саней... Я не забуду ніколи. Прекрасний час був, містер... І... я хочу думати, що ми ще стрінемося, або... хоч, принаймні, запам'ятаємо назавжди нашу зустріч в Арктиці за таких трагічних обставин...

— А звичайно,—відповів я і додав:—Ми ще й поплуємо разом на білого ведмедя...—і, тільки вимовивши, схаменувся. Це була для Мері найболючіша згадка. Ідучи до Арктики, вона запевняла друзів, знайомих і навіть газетних репортерів, що не повернеться назад, поки їй не пощастить власноручно вбити полярного ведмедя... Але дівчині не пощастило...

Сумно посміхнувшись, вона вдала, ніби не помітила моєї неделікатності.

— Розкажіть щонебудь південне, тепле і приємне,—тихо сказала вона.

Я став розповідати якусь незвичайну пригоду з тих часів, коли я літав над гарячими просторами Середньої Азії...

Час минав непомітно. Глянувши на годинник, я здивувався: до поїзда лишалася година.

Юрба цікавих зібралася під вікнами містера Свенсона, чекаючи мого від'їзду на вокзал.

Коли ми прощалися, дівчина зажурено бажала мені найщасливішої подорожі по Тихому океану до берегів моєї батьківщини.

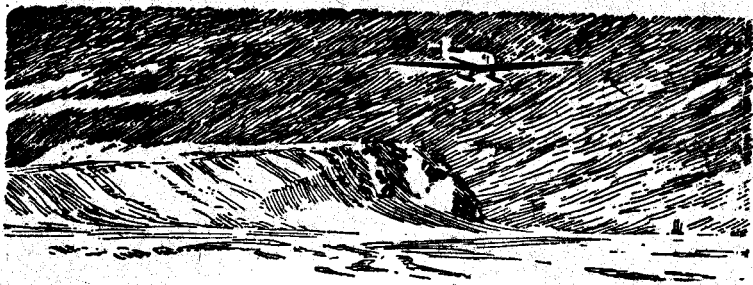
На вокзалі Мері сказала мені:

— А білого ведмедя я все таки вб'ю...

Містер Свенсон невимовно кивав головою. У нього, певне, була щодо цього власна думка... Він ніби заперечував: „Хто й зна... Хто й зна, моя дівчинко“... Проте, слова Мері переклав мені з найбільшою американською точністю...

Поїзд рушив... Американці патетично вигукували щось на честь „командора Слєпньова“ і його відважного бортмеханіка містера Фаріха.

Сієтльський вокзал промайнув миттю. І останнє, що бачив я, що лишилося в пам'яті,—було зажурене лице міс Мері, її підведена вгору рука...



РОЗДІЛ ПЕРШИЙ

ЛЮДИНА З БОРІДКОЮ

До Іркутська вперше я приїхав уночі, зимою 1928 року.

Транссибірський експрес залишив мене на пероні вокзалу і помчав далі на схід, понад Ангарою—до берегів Байкала, на Тихий океан.

Після п'ятох днів дороги мені дуже приємно було б пройтися до міста пішки. Але я не знав дороги, була ніч, темна й морозна, та й привіз я з собою чимало багажу „спеціального призначення“. Це все була, здебільшого, тепла одежа—світери, шарфи, рукавиці, шерстяна білизна... Ще в спеці Середньої Азії, наляканий розмовами про сибірський холод, я скуповував усе, що потрапляло під руку, ніби одягти мені треба було, принаймні, цілу експедицію...

Автомобіль дожидав мене біля вокзального ганку. Коли поминули дерев'яний міст над замерзлою

Ангарою, Іркутськ видався мені темним і непривітним.

Будинки проти сніжних заметів здавалися чорними й нежилими. Мені було в відкритій машині таки холодно. Не помагав ні важкий кожух, ні хутряна шапка із знаком „Доброльот“...

В Туркестані я скучав за справжнім морозом, за снігами, хотілося побачити звичайну російську сосну, втекти від середньоазіатської куряви, піску та спеки. Тепер мрія здійснювалась...

Влаштувавшись на новому місці, я тижнів зо два звикав до холоду, зовсім, як виявилось, не страшного, знайомився з людьми, з аеродромом, з машинами. Виявилось, що літака для мене ще немає, але десь за тисячу кілометрів від Іркутська, на Лені, ремонтують якусь машину, що зазнала там аварії.

Якось морозного й вітряного дня викликав мене начальник аеропорту. Я виїхав автомобілем. Коли вже поминули міст через Ангару, мотор чомусь заглох. Шофер поліз оглядати його. А довкола вже збиралася дітвора й чималий гурт дорослих. Всім дошкуляв мороз, люди підстрибували на місці, хлопали себе рукавицями по боках, але не розходились, подавали поради, співчуваючи в біді. Я теж на місці всидіти не міг, — допомагав шоферові, крутив ручку. Але чомусь не виходило нічого.

Я вже був зібрався йти пішки, хоч було ще й далеченько, але став, помітивши двох людей, що поспішали ніби просто до нас.

Це був не дуже високий чоловік з клинуватою

борідкою, в хорошому сірому пальто. За ним ледве встигала тоненька жінка, як мені здалося, з іскорками занепокоєння у великих очах... Жінка намагалася відтягти увагу супутника від нашої машини, показувала рукою кудись до замерзлої Ангари, над якою саме здійснювався літак, але видно було, що чоловік з клинуватою борідкою поспішав саме до нас...

Підійшовши, він не без єхидства спитав у шофера :

— Не дає іскри? Ну, ну!

Шофер хотів був огризнутися, але, глянувши в сині очі бороданеві, чи то впізнав його, чи просто, побачивши лагідне лице, не знайшов навіть різкого слова:

— В колесо пішла абощо...

Жінка з побоюванням повторювала:

— Ходім... Самі полагождать.

— Та вже без мене, мабуть, не обійдуться. Коли б не, в бобіні все діло...

— Та вже ми, — сказав я, — оглядали й бобіну і проводку...

Бородань глянув на мене, наче на порожнє місце. Я ж був для нього тільки звичайний пасажир, а ця категорія людства тямить у машинах здебільшого малувато.

Новоприбулий тупцяв круг автомобіля. Мені здавалося, що я вже десь бачив оці сині очі, клинувату борідку, може, й сіре пальто... Бачив десь у Середній Азії, може, в Москві, може, під час імперіалістичної війни на румунському фронті, може, в Чапаєвській дивізії... Хто зна, де я його бачив...

Але незнайомий ніби й не помітив мене. І тільки, звернувшись до шофера, наказав, не чекаючи заперечень:

— А дай но ключ...

Жінка знеможено присіла на приступку машини. Я чемно запропонував їй увійти в автомобіль. Її супутник намагався засукати рукав пальто, довго возився з цим, але, нічого не вдіявши, махнув рукою й поліз у мотор з рукавом...

— Я ж кажу, що в бобіні... Або пробиває... Або...

— А тобі обов'язково всюди треба встряти...— докоряла жінка, визираючи до нього з машини. Говорила вона так, ніби їй доводилося вже не раз повторювати ці самі слова.

Бородань ніби недочув, але потім відповів цілком сумирно:

— А треба ж допомогти в біді... Всякі ж пригоди бувають. Пригадуєш, коли в нас у самих—у Москві—фари гасли, а ти ліхтариком електричним світила, коли проїздили повз міліціонера...

Жінка вже не говорила нічого. Погляд її не відривався від рукавів нового світлого пальто, тількищо розцвічених чорними плямами мастила... Поки бородань копався в моторі, жінка стиха жалілася на свого чоловіка: жодна автомобільна чи мотоциклетна пригода—ні в Москві, ні тут—не проходить без його безпосередньої участі.

— Отакий він уже вдався на мою голову...—але тон у жінки був такий, ніби вона не жалілася, а хвастала своїм чоловіком.

Через кілька хвилин бородань наказав нам вийти з машини й котити її вперед. Помагала маленька бороданева жінка, шофер, кілька цікавих перехожих і чималий гурт хлопчиків, радих погрітися... Скоро мотор ожив. Поки хлопчики сварилися, доводячи один одному, хто з них більше став нам у пригоді, моя машина, здіймаючи хмари тонкої сніжної куряви, рвонула вперед.

Синьоокий бородань лишився на шосе. Потім рушив слідом за нами. Жінка хустинкою заклопотано витирала плями на його сірому пальто.

Приїхавши до начальника, я дізнався, що завтра мені треба буде виїхати кінцями за тисячу кілометрів туди, де ремонтувався розбитий літак, на якому мені доведеться працювати... Іхати, правда, випадало не самому, а з призначеним учора механіком, якого я досі і в вічі не бачив. Мав він трохи дивне ім'я—Фабіо Брунович Фаріх. Я розпитував у начальника, що за чоловік, де літав, що знає... Той дещо розповів мені, вихваляючи мого нового співробітника, і враз, підійшовши до вікна, сказав:

— Та ось він і сам...

До дверей контори підходив мій недавній визволитель, синьоокий чоловік з борідкою, з вимашеним рукавом нового пальто. Пізнавши його, я заспокоївся: людина з такою любов'ю до мотора завжди стане в пригоді. З таким механіком і працювати, мабуть, приємно й цікаво...

Ввійшовши до кімнати, Фаріх просто підійшов до мене, простяг руку й сказав:

8623

№ 4996

БІБЛІОТЕКА
УЧАСНИКІВ
ВІСЬМИ РОКІВ
ВІСЬМИ РОКІВ

— Ви тепер удаєте, ніби не впізнаєте мене. Совість вас заїла: я вам машину полагодив, а ви навіть не запропонували підвезти сюди хоч би жінку мою...

Я зняковів. Для першого знайомства і справді це було якось незручно.

Лукаві іскорки заграли в синіх очах, механік не витримав і розсміявся.

А через кілька хвилин ми вже обмірковували вдвох труднощі дороги, в яку завтра мали вирушати.

— От чорти,—говорив Фаріх.—Розбили десь там машину, покинули, а нам доводиться чухрати хто зна куди...

РОЗДІЛ ДРУГИЙ

НАД КРИГОЮ ЛЕНИ

Збиралися ми в дорогу недовго, наче справжні сибіряки.

Тепло одяглися. Взяли з собою мішок пельменів і мішок молока... Егеж—мішок молока, бо його взимку по Сибіру тільки й возять у мішках. Для цього треба вилити його в миски, заморозити, потім виїняти мерзлі кружки й покласти в мішок.

Іхали ми тройкою коней, а дорога була трудна й далека, на кілька тижнів. Про швидший транспорт нічого було й думати. Та, крім літаків, досі й не бувало тут швидшого. Правда, старі люди дорогою розповідали нам ямщицьку легенду про якогось фельдъегера, що скавав з Іркутська до Якутська із звісткою

про смерть царя Олександра III, і доїхав туди за 18 днів... Старожили запевняли, що фельдъегер не тільки ямщиків напував горілкою, а й коней, щоб не бігли, щоб летіли... Коли й це не допомагало, стріляв ямщикам над вухами, щоб ті бадьоріше себе почували...

Та від цієї казки нам було не легше. Ми, признатися, вже встигли за багато літ роботи в авіації одвикнути від немеханізованих засобів пересування... Мене досада брала навіть у транссибірському експресі, хоч він і встигає за добу пробігти з тисячу кілометрів...

Іхали ми на великих санях від села до села, або, як кажуть у Сибіру, — „від станка до станка“. Станки були невеличкі, ховалися денебудь серед прибережних скель ріки Лени, а з дороги їх не завжди й видно було.

Самий шлях наш пролягав по кризі замерзлої ріки, повторюючи всі її петлі й зигзаги. Там, де крига була гладенька, наша тройка мчала галопом, де стирчали крижані бугри, ми посувалися ледве-ледве. Закутавшись по самі очі в кожухи, змастивши смальцем обвітрені лица, ми спостерігали красоти пейзажів, скелі, надбережну тайгу, присипану снігом.

Проїздили ми щодня кілометрів по 60—70 до нового станка. Потім—ночівля, зміна коней і ямщиків. Але це вже відбувалося без ніякого клопоту. Ми потрапили, як там кажуть, „на вірвовочку“: це була єдина гарантія вчасно приїхати, куди треба. Для цього важливо було з самого початку розшукати такого ямщика, в якого є приятель, кум, брат або сват на дальшому станку, щоб там зразу можна було знай-

ти коней і візника... Перший ямщик везе вас просто до свого родича, дальший до свого, і так цілу дорогу.

Кіренськ зустрів нас густим туманом. За два кроки ми не бачили нічого, і тільки висловлювали всякі припущення—щоб побачимо, коли туман розвіється. Про саме містечко ми тільки й знали, що жив тут колись у засланні великий більшовицький полководець Михайло Васильович Фрунзе, який потім утік звідси, щоб продовжувати підпільну більшовицьку роботу в царській армії на фронті...

Про містечко ми дорогою розпитували тутешнього ямщика, але на цей раз трапився нам дядько небалакучий, і ми так і не дізналися нічого.

Коли на ранок туман розвіявся, ми побачили, що чудесне містечко, з усіх боків оточене рікою, лежить ніби на острові. Лена робить тут великий вигин та ще й приймає в себе ріку Кіренку.

Виявилось, що наш літак стояв біля двоповерхового будинку—радіостанції. Машина стояла під навісом, на морозі, завішана з усіх боків брезентом, щоб холод і вітер не так дошкуляли ремонтній бригаді, яка доводила до пуття розбитий літак.

Оглянувши пошкодження і перевіривши, як провадиться ремонт, ми з Фаріхом прийшли до висновку, що на машині можна ще й політати, хоч, правда, і заклепки були поставлені криво, і ще нам не сподобалося з десяток усяких дрібниць... Алеж не можна вимагати, щоб на такому морозі, десь у глушині, ремонтували літаки так само бездоганно, як і в спеціальних майстернях!

Очистивши літак від снігу, ми потягли його до річки, і тут уже Фаріх показав свої надзвичайні властивості. Він перевіряв мотор і механізми так, ніби нам на цьому літаку треба було рушати, принаймні, в кругосвітній переліт...

Нарешті, я вговорив його кінчати свої справи і кілька разів прорулив по снігу проти вітру, спинив мотор і востаннє спитав у механіка:

— Ну? Спробуємо? Хрестись, Фабко...

— Та, Мавре, нічого й хреститися... Машина ви-держить...—і пішов до гвинта.—Контакт!..—Ми вже так подружилися, що називали один одного—„Фабка“ і „Мавр“.

Мотор знову ожив. Ми злетіли в повітря. Здавалося, ніби все в порядку. Погода була тиха, але незабаром я помітив, що машина трохи завалюється на одне крило... Налюбувавшись вигинами ріки, я пішов на посадку, певний, що Фаріх так і не бачив красот краєвиду, бо весь час дослухався до роботи мотора. Після посадки Фаріх підтяг елерони крил і сказав:

— Тепер уже валитися не буде, якщо... якщо ти хороший пілот. Я ж ще майже не бачив, як ти летиш...

Я не відповів нічого. Та й що ти йому скажеш? Показати треба!

Другого дня ми вилетіли в-перший наш рейс над Сибіром—до Іркутська.

Внизу розгорталася сувора й чарівна картина тайгової ріки. Тайга чорніла, опушена снігом. В лісовому

масиві звивалася Лена, що ставала все вужча й вужча, поки не зникла зовсім.

Фаріх нахилився до мене й щосили кричав:

— Ми сім день від того станка їхали,—і похитував головою з досади.

І справді, було чого хитати головою: на літаку ми той же самий шлях пройшли за півтори години.

Кілька разів ми спускалися для заправки, підночувати, попоїсти, бо летіли над місцями, де вже були того часу організовані примітивні аеропорти.

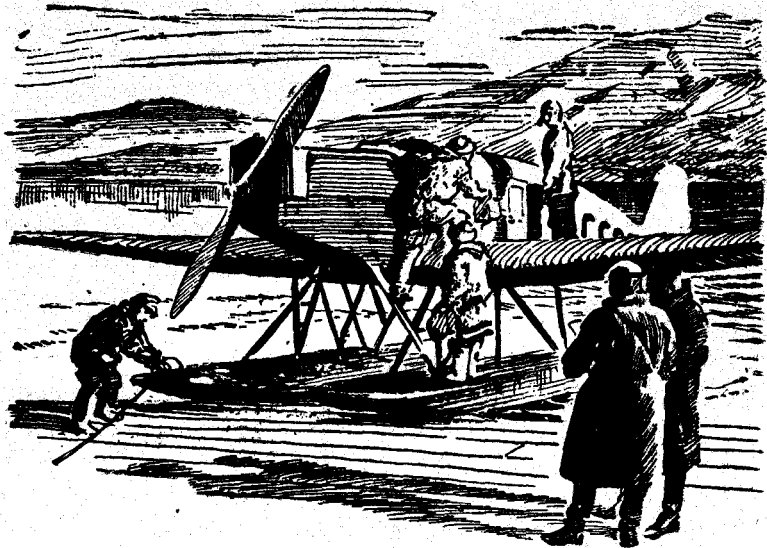
Остання зупинка була в похмурому Балаганську на березі Ангари, одної з найбистріших у світі річок. Через цей самий Балаганськ ішов колись у заслання товариш Сталін, прямуючи до Нової Уди, над якою ми вже пролітали. Тут же проходили в кайданах пішки Фрунзе, Орджонікідзе.

Скоро промайнув унизу перший станок Іркутська, і здаля замріло місто, в якому нам судилося чимало прожити й пережити, працюючи на найдовшій у світі повітряній лінії...

Закривши газ, я став планувати над аеродромом. Біля Ангари внизу дожидалося чимало народу—льотчики, механіки і так собі цікаві люди. Але Фаріх, стомлений і промерзлий до кісток, не звернув ні на кого уваги й заметушився біля машини:

— Треба до майстерні... Та зразу, браточки, зразу... В тепленьке треба... Покрасимо срібною фарбою, дещо підкрутимо та й будемо літати, бо ця машина, я вам скажу, братки, просто залізна машина...

Фаріх іще довго вихваляв би якості нашого літа-



Ми розпочали чергові рейси.

ка, бож йому, звичайно, не хотілося, щоб хтонебудь подумав, що ми прилетіли на поганій машині. Та в юрбі коло нього пролунав схвильований жіночий голос:

— Фабка! А про нас і забув?..

Це була його маленька дружина. На хвилинку, покинувши літак, Фаріх кинувся до неї, до сина, що тягся назустріч, простягаючи руки.

Другого дня ми розпочали наші чергові рейси між Іркутськом і Якутськом. Праця була буденна, але зовсім не нудна. Ми возили робітників на золоті розсипища, професорів, членів уряду, туристів. Щодня ми

бачили чимало нових людей, вдячних нам за те, що ми економили їм місяці дорогоцінного часу. Але все таки образливо було, коли нас жартома називали „візниками“ й „кондукторами“...

— Ну, кондуктор, давай, поїхали,—кричав начальник гідропорту, і моя машина, завантажена до верху кабіни, рушала по кризі абож—в іншу пору року—по воді, довго не могла відірватися від поверхні Ангари і потім плавно злітала вгору.

Внизу лишалося старе сибірське місто. Еліпс нового стадіону, червоний собор, кладовище... Я відкривав ручку газу і, зробивши коло, брав курс на північ.

Під літаком пливла тайга, рясно прикрашена золотими плямами восени, снігом або чорними таловинами весною.

РОЗДІЛ ТРЕТІЙ

КРИЖАНИЙ ПОЛОН

Пізньої осені 1929 року товаропасажирський пароплав „Ставрополь“ повертався з ріки Колими до Владивостока. Полярне море готувало пасажирам і команді чимало сюрпризів.

В ті роки на Колимі ще не було причалів, і кораблі розвантажувалися далеко від берега ріки, на рейді, бо в самому гирлі було дуже мілко. Дрібних суден, кунгасів і човнів було ще обмаль, і розвантажували „Ставрополь“ довго.

Все це затримало корабель, і він рушив назад, коли в Чукотському морі стала вже утворюватися крига.

Успішно розпочатий рейс затягнувся, і в декого з команди та й у пасажирів стали вириватися натяки та неприємні розмови про зимівлю.

На кораблі останніми днями всі стали захоплюватися метеорологією, особливо цікавлячись температурою повітря. Хто б не ходив по палубі, обов'язково поглядав на термометр, хоч і без того видно було, що літо скінчилося. В повітрі літали легенькі сніжинки, було холодно, а хмари звисали над самими щоглами... Навіть вуса капітана Міловзорова набирали якогось зимового вигляду. Але для цього були свої поважні причини.

Капітан був невисокий, дуже вусатий і мовчазний чоловік, зовсім ніби й не схожий на морського вовка. На містку стояв він завжди в папасі, в кожусі і мав дуже войовничий вигляд.

Правда, останніми днями цю войовничість доводилося просто удавати, і було це дуже трудно. Капітан серйозно занедужав, скоїлося щось із легенями, але старий кріпився, щоб не довідався хтонебудь про його хворобу. Було дуже трудно вдавати з себе здорового людину, особливо, коли доводилось видиратися на щоглу.

Капітан, щоб менше лазити, цілі дні тепер просиджував у великій бочці—високо на щоглі, спрямовуючи корабель поміж крижинами. „Ставрополь“, розсуваючи кригу, плив поволі, часом виходив на чисту воду, щоб потім забратись ще в гіршу кашу.

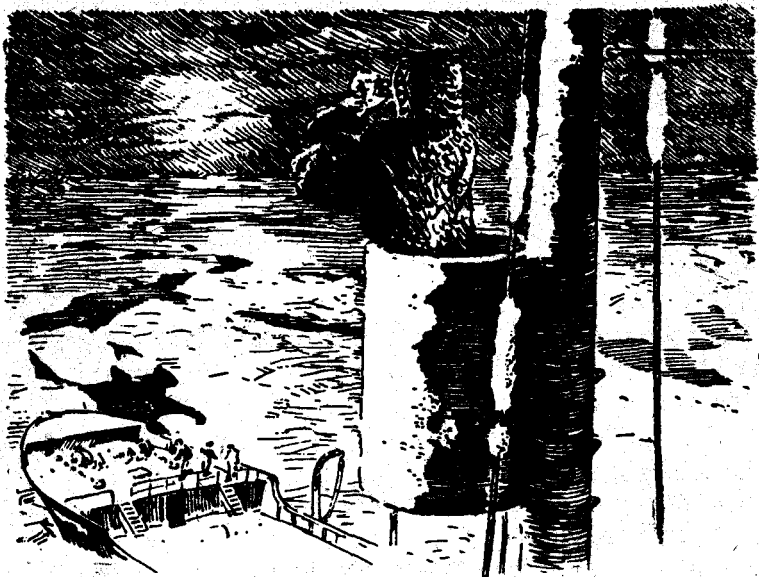
Вдалині, коли розвіювався туман, виднівся мис Північний, який називається по-чукотському „Риркарпія“. Здавалося інколи, що, може, якимось і пощастить проскочити крижані затори до початку справжньої зими.

Так, принаймні, думав дехто з тридцяти пасажирів, працівників Колими, що поверталися з своїми сім'ями до Владивостока після кількох років роботи на крайній півночі. Всі вони нетерпляче дожидали виходу корабля через Чукотську протоку до вільного від криги Берінгового моря. Трудно було припустити, що подорож буде нещаслива після стількох мрій і надій. Роки трудної роботи на суворій Колімі, на решті довгожданий „Ставрополь“, зміна, непогане, без квітки, плавання, і от, коли залишилося до мису Дежньова якихось п'ятсот кілометрів,—раптом крига, крига, крига... Якщо не пощастить пройти сьогодні-завтра, доведеться зимувати, тобто жити на скованому кригою кораблі десять місяців, у страшному холоді й темряві, серед усяких небезпек... Кожному хотілося знати, що думає з цього приводу капітан. Всі з надією поглядали вгору на бочку, але в капітана був такий непроникний вигляд, що кожен мусив сам собі знаходити відповідь на всі запитання.

Корабель знову вийшов на чисту воду. Лотовий, що стояв прив'язаний до поручнів на невеличкому місточку за бортом, змахнув лотом, закинув його далеко вперед за ходом корабля і, коли лінь напружився, крикнув, підіймаючи голову до щогли:

— Двадцять вісім!

— Перемір'яй! Тут не може бути двадцять вісім,—



Капітан цілі дні просиджував у великій бочці —
високо на щоглі.

почулося з щогли. Дехто здивувався, що капітанський гучний голос став ніби трохи хрипуватим.

Лотовий переміряв.

— Двадцять три,—крикнув він, ніяковіючи.

— Отак я й думав,—крикнув капітан. Недаром він проплавав у цих водах двадцять років.

Пасажири з повагою перешіптувались:

— Знає старик море. Сидить на щоглі, а бачить, скільки води під кілем.

Чистої води було небагато. Незабаром корабель знову ткнувся в кригу, пройшов іще кілька десятків метрів, розколюючи й ламаючи лід, і потім зупинився. Капітан спустився з щогли похмурий і, не кажучи й слова, попростував до себе в каюту. Буфетник Василь майнув зразу ж за ним з двома чайниками в руках.

Василь довго плавав з капітаном і вже добре знав його звички. Чимало часу свого гаяв буфетник, щоб заварити для капітана чай. Треба було спочатку облити окропом фарфоровий чайник, зробити з ним ще кілька спеціальних маніпуляцій і лише потім налити в чайник окропу й миттю закрити його кришкою, щоб чай був ароматний.

Капітан хотів навіть самого себе запевнити, що він зовсім не хворий. Щоб хоч трохи зігнати досаду,—думка вже була, що зимувати доведеться напевне,—Міловзоров витяг моржову кістку та інструменти й пішов до верстата. Його вироби знали скрізь по східних берегах Радянського Союзу. Колись він виточив з моржового клика ланцюжок, і ланки його були суцільні. За кожен рейс він устигав зробити чимало цікавих дрібничок і потім, прибувши до Владивостока, дарував їх напам'ять своїм знайомим. „Хто зна, мовляв, чи повернуся я з чергового рейсу, а вам усе таки ніби спогад лишиться“.

Другого ранку стало ще холодніше, чисту воду за кораблем затягло тонким прозорим льодком, і не тільки капітан, а й уся команда та пасажирки зрозуміли, що доведеться таки зимувати.

Днів через два боцман з матросом, забравши жердини, з похідними мішками за спиною, перелізли через борт, спустилися по шторм-трапу на лід і стали перебиратися з крижини на крижину, прямуючи до берега, що виднів ген вдалині.

Йти було трудно, бо на кожному кроці могли трапитися всякі несподіванки й небезпеки.

Затоки починають замерзати в тижу погоду, і поверхня води в них вкривається тонким прозорим льодом. Але абсолютний штиль буває не часто, і завжди через день-два хвиля ламає перший лід. Куски його туться один об один і обламують гострі краї, перетворюючись на досить правильні круги. Утворюється так званий „блинчастий“ лід—чисті, кругленькі блини. Потім ці круги змерзаються, розломлюються, утворюючи бугри й куски льоду різної товщини. Далі розколини поміж ними змерзаються, і по льоду, перестрибуючи через них, можна ходити. Але тут потрібна велика обережність. Боцман і матрос перебираючись на берег, намагалися попадати на товсті брили льоду, щоб не провалитися на тонкому льоду розколин.

З палуби корабля всі довго стежили за чорними точками, що поволі посувалися вперед до берега, і заспокоїлись тільки тоді, коли люди вийшли на сушу і попростували на схід до мису в далині.

Життя на кораблі пішло монотонно й нудно. Жаль було, що от-от—ще б із п'ять хороших днів!—і корабель був би на чистій воді... А там Берінгове море, теплий Тихий океан, Японія, а близько й домівка—

Владивосток. Тепер же треба було стояти тут місяців з десять і любитися нудним і одноманітним ландшафтом: сніг і крига, похмурий берег і чорний мис оддалік.

Незабаром треба буде щодня обколювати судно, зробити ополонку й стежити, щоб вона не замерзала: вода ж бо потрібна на випадок пожежі. Доведеться жити на твердому пайку і взагалі зазнати всіх „приємностей“, зв'язаних з зимівлею корабля в кризі.

Надвечір вахтовий помітив, що під берегом по кризі мчать два запряги собак. Всі, хто був вільний, повибігали на палубу і зацікавлено стежили за ними.

Собаки то з'являлися, то зникали десь між крижинами і здавалося, що весь запряг раз-у-раз пірнає кудись і виринає знову. Враження такє було тому, що собаки біжать по льоду ривками. Коли нарти сунуться по розколінні й опір криги невеликий, швидкість збільшується; коли передні собаки збігають на бугор, пірнаючи потім униз на замерзлу розколіну, частина собак ніби ховається й зникає.

Команда й пасажери загомоніли. В кожного була своя думка про те, куди біжать собаки.

— Мабуть, на Шелазький мис до родичів поїхав хтось.

Але капітан Міловзоров, вийшовши на палубу, сказав точно і без усяких вагань:

— Не бачиш, що до нас із берега в кригу пішли?

Тоді і всі побачили, що запряг змінив напрям і поміж розколинами став пробиратися до корабля.

Попереду йшов високий чоловік, пробуючи міцність криги довгою жердиною.

Через кілька хвилин вахтовий крикнув з містка:

— Наші повертаються з двома чукчами.

І справді, за запрягом ішли боцман і матрос. Собаки стрибали між крижинами. До передньої дуги нарт прив'язаний був довгий ремінь з моржової шкіри, а від нього ліворуч і праворуч розходилися шкурятні „вуса“ до нашійників. Собаки бігли парами, на такій відстані одна від одної, щоб задні не діставали зубами передніх.

Боцман і матрос, вилізши по шторм-трапу на борт, пройшли на місток до штурмана й доповіли, що, мовляв, до мису Північного—всього лише одинадцять кілометрів, що на мисі стоїть один будинок, у якому живе завідувач факторії з дружиною, і десять чукотських яранг, що палива немає і що біля мису вмерзла в кригу американська шхуна.

Штурман сполошився:

— Чия шхуна?

— Свенсонова, товаришу старший помічник. „Нанук“!

Штурман поспішив до каюти капітана:

— Павле Георгійовичу! Свенсон із „Нануком“ вмерз біля мису.

— Що ж це з ним? Ти звідки знаєш?

— А зараз боцман з Кармалюком прийшли.

— Бачив, що прийшли. Ну, так що?

— Кажуть, що були біля самого „Нанука“.

— Треба б, Петре Миколайовичу, одвідати їх. Ста-

рий моряк цей Свенсон. Двадцять п'ять років знаю його. Та от поїхать не можу, в грудях чогось трохи болить...

По цьому слові капітан схаменувся, але вже було пізно, бо видав свою „секретну“ хворобу...

— Власне, годилося б, щоб вони до нас самі приїхали. Адже вони прибули в наші води, а не ми в їхні... Але тут, на півночі, мабуть, доведеться порушити портові звичаї... Можна б і нам бути гостинними господарями й поїхати першими.

Капітан іще бурчав щось, але штурман розібрав тільки кінець фрази про наші води.

— Тут і води, либонь, уже нема, Павле Георгійовичу. Сама крига лишилась, — сказав помічник, і обидва розсміялися.

Вахтовий постукав до каюти і, ввійшовши, доповів:

— Ще один запряг з берега, товаришу капітан!

Незабаром запряг під'їхав до корабля і виявилось, що це прибув шкіпер Фонк, капітан „Нанука“, з чукотським хлопчиком.

Шкіпер Фонк, не виймаючи з рота люльки, довго тряс руку капітанові Міловзорову, висловлюючи по-англійському свою пошану до старого моряка. Він сказав, що взяв собі в обов'язок відвідати судно, як тільки дізнався, що воно стало на зимівлю поблизу.

Люлька заважала йому говорити, але витяг він її з рота тільки тоді, коли йому запропонували чарку горілки, потім другу, а третю він чемно попросив сам. Правда, пробували його частувати ще, але він тримався твердо і ніякі умовляння не помогли.

Походивши по судну, похвалив порядок і сказав,

що навіть в Америці чули вони з містером Свенсоном, як „кептен“ Міловзоров ганяє свого боцмана за чистоту і під час зимівель нікому не довіряє наливати гас у свою лампу.

Шкіпер Фонк, погостювавши кілька годин, вже зібрався був рушати додому, але, дійшовши до трапа, згадав, що забув вручити капітанові Міловзорову листа містера Свенсона з запрошенням, як тільки покращає погода, відвідати його шхуну „Нанук“.

Капітан Міловзоров обіцяв прибути при першій можливості і дуже чемно провів з борта „Ставрополя“ американського шкіпера, містера Фонка.

— Передайте Свенсону моє поважання, — кричав наздогін Міловзоров. Капітан поважав старого американського промисловця, і його сусідство в зимівлі було для Павла Георгійовича приємним сюрпризом.

Між Америкою і Радянським Союзом дипломатичні стосунки тоді ще не були встановлені. Але в Арктиці торговельні флоти двох великих держав зав'язували дружні стосунки без ніяких дипломатичних формальностей...

РОЗДІЛ ЧЕТВЕРТИЙ

ГЕРБ З ЧИСТОГО ЗОЛОТА

Пролітаючи над мало знайомими місцевостями, ми з Фаріхом завжди дуже пильно дивимося вниз. Нам треба добре знати кожен клапоть траси. Ми повинні

вивчити кожен вигин ріки, повинні знати заздалегідь, де краще набирати висоту, в якому саме місці зробити віраж.

Наші пасажири не помічають того, що інколи бачимо ми.

У Фаріха дуже гостре око. Кожна рухома точка внизу на землі привертає його погляд. То він бачить унизу під собою зграї вовків, то величезний ведмідь перебіжить нам „дорогу“.

Кілька разів наш літак зазнавав серйозної небезпеки. Десь на ріці рев нашого мотора зігнав з місця велику зграю качок. Птиці знялися в повітря й оточили наш літак з усіх боків.

Це могло скінчитися трагічно. Лише випадково жодна з птахів не попала в наш гвинт. Коли б це сталося, пропелер розлетівся б на друзки...

З Іркутська ми завжди вилітали на світанку.

Місто ще спало, а ми вже поспішали на аеродром. Я міг прийти пізніше, але Фаріхові доводилося йти на станцію, принаймні, за дві години до старту. Фаріх зарані ретельно вивіряв мотор, і я завжди був спокійний за машину, за пасажирів, за себе.

Прийшовши до літака, я заставав Фаріха в приміщенні станції, де завжди так затишно, де приємно пахне свіжою сосною. Ми закінчували формальності з пасажирами і поштою. За десять хвилин до нашого відльоту по невеличкій драбинці ми ввійшли на свої місця в машині. Дверцята кабіни зачинялися за пасажирами.

Портові робітники зіштовхнули літак з причаль-

ного плоту, і я вже чую, що машина гойдається — ми на воді.

Швидка течія Ангари підхоплює літак і несе до повороту. Кілька хвилин пливемо ми, як пробка у весняному струмку.

Мотор працює ледве-ледве. Ми ждемо, поки нас винесе на середину ріки.

Потім починаємо брати розгін. Мотор реве. Розігнавшись, я нахиляю штурвал на себе і відчуваю, що ми відділяємося від води.

Іркутськ застається позаду, і я веду машину на північ, забираючись вище й вище...

Тумани, правда, часто прибивали нас до землі. Іноді ми летіли майже над самою поверхнею ріки, мало не торкаючись поплавками води.

За бортами літака мелькали круті урвища з столітніми ялинами та соснами, що повипускали над рікою своє товсте коріння.

Нахиляючи на віражах літак, ми йшли за всіма вигинами Лени. Іноді збоку вирветься й пропливе повз нас якийнебудь станок. Ми бачимо, як скотина в паніці від ревіння нашого мотора кидається врозтіч. З хат вибігають люди, махають руками. Мить — і все це вже далеко позаду, ніби й не було нічого, ніби промайнуло все це тільки в нашій уяві.

... До кінця 1929 року льотчики Східного Сибіру зробили вже чимало, зв'язавши з Іркутськом найдальші райони Якутії.

Регулярно працювала повітряна лінія Іркутськ — Якутськ, простягшиися на 2700 кілометрів.

Багатьох льотчиків, що працювали на цій лінії, тепер уже немає і живих.

Немає Отто Артуровича Кальвіц і його постійного бортмеханіка Леонгард, що загинули за Якутськом біля Сангар-Хая. Їхній літак звіяло струменем вітру на кригу і вдарило так, що бортмеханіка вибило з сидіння й зарубало гвинтом, а сам Отто загинув під уламками літака.

Немає й льотчика Порцель. Про нього розповідали, що він дуже любив розглядати землю з висоти. Якось, летячи зо мною, він дивився вниз так уважно, що забував про свої ноги, які стояли на подвійному управлінні.

Порцель нахилився вниз, а літак починав звертати з курсу і мені доводилося кричати замріяному хлопцеві, щоб він не крутив ногами.

Порцель загинув на Новій Землі, скинутий потоком повітря з висоти 1000 метрів у холодне Карське море.

З піонерів Якутської лінії лишилося небагато. Серед них я та ще ти, мій незмінний бортмеханік Фаріх, тепер відомий на весь світ полярний пілот.

Налітали ми з Фаріхом по тих трасах немало кілометрів.

По ріці Лені, в різних її пунктах, було організовано десять примітивних аеростанцій, біля яких ми зупинялися, щоб набрати пального. Ніякого аеропортового устаткування там не було. Та й аеропортами були, власне, плеса річок, над якими ми літали на своїх гідролітаках.

Політ в одну сторону відбирав у нас три доби. Зупинялися ми в Качузі, Грузновці, Усть-Куті, Кіренську, Вітімі і т. д. до самого Якутська.

Вивчаючи по карті нашу трасу, ми не раз поглядали на північний схід від Якутська, на ріку Алдан. Там, на карті, виднілася точка — одне з наших найбагатших розсипищ — „Незаметный“.

І справді, трудно помітити його на карті, але ще трудніше дістатися туди. Треба тижнями пливти по Алдану, поки побачиш розкидані по березі хатини гірників. Крім собак та оленів зимою і човна влітку, розсипище не мало ніякого зв'язку з центрами, з усім світом.

Не раз ми поглядали на цю далеку точку на карті і немало розмов було про нову повітряну лінію, яку, за нашою пропозицією, збиралися туди прокласти.

Лінію можна було б провести або зі станції Скородіно через тайгу, або від Якутська. Але ні там, ні там не було на трасі посадочних площадок. Не було їх і в районі самого Алдана, розташованого в дикій тайзі. Справа мала бути трудна, але кожному хотілося першому полетіти в ті краї.

Після всяких переговорів „Доброльот“ нарешті організував експедиційний політ на Алдан, а виконати розвідку доручили мені і Фаріхові на нашому сріблястому літаку „СССР-177“.

Оглянувши його, ми з Фаріхом перебрали в майстерні мотор, перевірили на станку, підготували запасні частини, харчі, зброю, надрукували кідька десятків тисяч дрібних листівок і стали готуватися в

дорогу. Весь наш вантаж ми не раз зважували й переглядали, щоб не взяти чого зайвого, бо літаки тоді підіймали ще небагато.

Від Іркутська до Якутська ми летіли знайомою трасою, а далі треба було на гідролітаку перетнути тайгу, не над річками, як це ми робили досі, а сухо-
долом.

Коли летиш на гідролітаку над землею, то настрій буває такий самий, як і тоді, коли пілот летить на сухопутному літаку над морем,—бо сісти ніде.

Та ще й погода тоді була не дуже добра. Хмари стояли низько, і ми цілком звірилися на мотор, сподіваючись, що він нас не підведе й не спиниться.

Сівши на своє місце в кабіні, перед тим як остаточно дати газ і злетіти вгору, я ще раз запитав у Фаріха:

— Ну, як, браток?

— Нічого, Мавр,—відповів Фабка.

Через кілька хвилин ми вже були в повітрі. Якутськ сховався в лісах, і через чотири години напруженого польоту,—нам увесь час здавалося, що в моторі поскрипує,—далеко попереду заблищала голуба стьожка ріки Алдан, на якій ми мали сісти.

Ми багато літали по Сибіру, але я не пригадую, щоб колинебудь нас так тепло зустрічали, як в Укуллані.

Тут було чимало робітників, що приїхали з розсипищ на автомобілях,—тоді вже були на Алдані шосейні шляхи і чимало автомашин. Великий натовп до-

жидав нас на плоту, що правив у тих місцях за пристань.

Зробивши кілька кругів над Укулланом, я пішов на посадку й сів на блискуче плесо широкої з чистою водою ріки.

Цілий день тривали польоти над розсипищами. Всі хотіли піднятися на літаку. Та були й такі, що спочатку боялися. Їх підбадьорювали, підштовхували до кабіни. Але страх зникав безслідно, як тільки ми знімалися в повітря.

Люди внизу махали шапками, руками. Це завжди буває в таких випадках, коли літак уперше з'являється дeneбудь у дикій далекій місцевості.

Ми захоплено скидали з літака листівки, і Фаріх навіть не дуже прислухався до роботи мотора. І от мотор раптом чхнув.

У кожного з нас похолонуло всередині, бо висота була невелика, під нами було селище, а ріка лишилася позаду.

Я зразу ж зробив розворот і пішов до Алдана. Через кілька секунд мотор знову чхнув іще раз і ще, і так до самої ріки, до якої ми ледве долетіли: стрілка лічильника обертів стрибала по циферблату, як в істериці.

Довелося чистити фільтр і оглянути карбюратор. Після цього ми полетіли вниз над Алданом до селища Усть-Майя.

Тут ми бачили чимало цікавого. Річка Майя виходить з відрогів Станового хребта Східної Азії і розмиває вапнякові скелі. Вода в ній біла як молоко.

А в Алдані вода чиста й прозора. І от у тому місці, де Майя впадає в Алдан, обидві ріки ще на багато кілометрів ідуть униз ніби самостійно, з різкою гранню посередині: праворуч іде біла вода Майї, ліворуч—чистий, прозорий Алдан. Аж через кілька десятків кілометрів води двох рік змішуються і стають біляво-бурі. Такий колір мають улітку води, що несуть багато осадів.

Спустившись в гирло ріки Учур, біля селища, що складалося з брезентових наметів та чумів, обкладених корою, ми побачили там самих тільки жінок. Був такий час, коли більшість чоловіків пішли на полювання.

Крім жінок, у селищі був тільки вчитель та кілька стариків. І от Фаріх схотів здивувати їх своїми кулінарними здібностями:

— Я частуватиму сьогодні всіх обідом,—сказав він мені, навіть не питаючи про мою згоду. Я, звичайно, нічого не мав проти цього.

Фаріх почав діставати з літака продукти, але, покуштувавши щось, скривився. Я не розумів нічого, поки він не дав покуштувати мені галет. Відкусивши, я сплюнув і більше їсти не схотів: усі наші продукти тхнули бензином, бо ми поклали їх дуже близько біля бака.

Проте ми таки спробували, з ризком попсувати шлунки, підсушити галети і пряники на сковороді, їли самі й частували всіх присутніх. Та ми були, мабуть, голодніші за жителів селища, бо майже ніхто з них їсти не схотів. А в нас було таке вражен-



Селище в гирлі ріки Учур.

ня, ніби ми випили по півпляшки якогось бензинового концентрату. Фаріх жартував:

— Ну, тепер, Мавре, не кури, вибухнеш...

Їсти було нічого, і ми вирішили піти на полювання...

Полювати, взагалі, цікаво, коли ти не голодний. Але якщо доводиться йти на полювання, щоб застрелити якунебудь дичину, якнайшвидше засмажити її та з'їсти,—в таких випадках полювання втрачає весь смак і перетворюється на важку роботу.

Забравши рушниці, ми попростували до найближчого лісу, щоб настріляти рябчиків. Пощастило мені вбити п'яťох, з тої породи, що називається тут

„камінним рябчиком“. Ці птахи дуже цікаві. Коли підходиш до них, вони злітають на гілки дерева і не тікають. Тільки попискують і з великою цікавістю розглядають мисливця.

Я, знаючи їх вдачу, вистрелив спочатку в нижнього рябчика, потім у того, що сидів вище, і так до самого верху. Після кожного пострілу рябчики збиралися летіти геть. Вони помахували крилами, пищали, а потім знов зацікавлювались—що я робитиму далі.

Застреливши п'ятого, я почув і постріли моїх приятелів. Думаючи, що з моїми п'ятьма—тих, які мав принести Фаріх, на обід нам цілком вистачить, я рушив до чумів.

Але клинець Фаріхової борідки стирчав трохи вгору, сині очі винувато мружились, і він почав розповідати, що мало-мало не вбив глухаря, що бачив слід оленя, але випустив усі патрони без ніяких результатів. У мене було деяке підозріння. Знаючи мисливські таланти механіка, я збагнув, що стріляв він не ближче як за чверть кілометра. Довелося мені рушати на полювання знов...

Скрізь по Алдану зустрічали нас дуже привітно. Літак з'явився над цими місцями вперше, і наш приліт відзначали всюди як свято. Робітники Алдана хотіли подарувати нам великий герб Радянського Союзу, зроблений з самородків золота, щоб ми його почепили на борту нашого літака. Ми відмовились і просили подароване нам золото віддати на будівництво літака. Там же на загальних зборах ухвалили збира-

ти кошти. На них незабаром побудували новий літак і назвали його „Алданський робітник“.

З гирла ріки Майя ми полетіли на захід і через Верхню Амгу попрямували до Якутська.

В столиці республіки нас запросили на засідання Раднаркому та президії ЦВК Якутії. Ми розповіли там про все, що бачили та що зробили. За наш цікавий рейс ми одержали в нагороду Грамоти ЦВК Якутії, а мій альбом поповнився листом Алданського партійного комітету з подякою за нашу роботу.

Після алданської експедиції можна було вже говорити про кілька варіантів нових повітряних шляхів. Крім того, виявилось, що позначені на карті хребти й гірські кряжі,—все це не більше як фантазія складача карти. Замість хребтів, скільки око сягало, лежала рівнина, порізана річками та струмками, вся вкрита густим лісом.

Коли ми повернулися з Алдана, Фаріх почав готуватися до відпустки. Він, як старий скнара, заощаджував тиждень до тижня, місяць до місяця і в результаті економії та всяких нараховань його відпускний капітал виріс до чотирьох місяців. Отут він і відчув, що настав час черпати повною пригорщею те, що він з такою скнарністю збирав.

Вечорами, коли ми спочивали, Фаріх багато говорив про курорти, про тепле море, про цикад і взагалі про все те, що для нас було далекою мрією... Я розумів, що на Фабіо вплинула втома—результат нашої напруженої роботи на неустаткованій і трудній трасі.

Я до того часу вже встиг налітати понад півмільйона кілометрів.

Стомилися ми обидва. Бувало після шістьох діб роботи так тебе набовтає, що злізеш в Іркутську з машини і тобі здається, ніби вулиця під тобою похитується. Прийдеш додому, думаєш, що можна поспати доби, принаймні, дві. Але не витримаєш, спочинеш трохи і зразу ж—на полювання. Дуже вже багато диких кіз у лісах Східного Сибіру!

Але нашим звіроводам мало, звичайно, того, що є. Організовано в Якутії ще й чимало розплідників для всякого звіра. Перевозили ми колись до Якутського розплідника чотирьох чорнобурих лисиць. Звірі були такі, що й ціни на них не складеш, хоч на погляд Фаріха вони скидалися більше на облізлих кішок, ніж на чорнобурок. Застрахували лисиць по десять тисяч карбованців кожну. Така дорога страховка вражала, звичайно, наше самолюбство. Та й лікар, що перевозив лисиць, остаточно посварив нас із цими звірами. Цей симпатичний чоловік мав дуже невизначне поняття про авіацію і на кожній зупинці просив нас летіти тихше:

— Ваш мотор ні на хвилину не змовкає, а лисицям від того велика шкода.

Фаріх образився остаточно, бо його просили летіти без мотора, і дуже неприязно поглядав, як лікар годує своїх вихованців живими курми, міряє їм температуру і напуває якимись краплями.

... Вже кінчалася осінь. Нам доручили полетіти до Якутська останнім рейсом. А в Якутську мене за-

стала телеграма—незвичайний на ті часи випадок, бо тоді частіше „телеграми“ возили ми на своїх літаках.

Я прочитав:

„Повертайтеся швидше—виконувати спеціальне завдання“.

Ми поспішали до Іркутська і ніяк не могли додуматися, куди це нам треба буде летіти, бо час був неподходящий: річки мали от-от замерзнути, а міцного льоду треба було б дождатися ще довгенько.

В ті часи в Сибіру всі дуже цікавились метеоритом, що впав десь у районі Нижньої Тунгуски; шукали його люди в експедиції професора Кулика.

Ми й вирішили чомусь, що доведеться, мабуть, везти експедицію до того місця, де впав метеорит.

Про цикад Фаріх чомусь уже більше не згадував.

РОЗДІЛ П'ЯТИЙ

„НАНУК“

Дочка промисловця Свенсона, міс Мері, була типова американська дівчина.

Крім вроди, якою наділила її природа, Мері,—про це навіть писали в американських газетах,—мала ще й найкращу на всій Алясці чорнобуру лисицю, а люди півночі дещо тямлять у хутрі; лисиця коштувала десять тисяч доларів.

Мері не визнавала ніяких зачісок, ходила з розпущеним волоссям, перев'язаним на потилиці стьошкою.

Два фотоапарати звисали на ремнях з плечей. Часто бачили її в чоловічих штанах і в красивих даусонівських хутряних чоботях.

Їй кортіло скидатися на ескімоску або індіанку—дівчину півночі. Але дочці Свенсона треба віддати належне—вона уважно прочитала всю літературу про північ і бачила вже немало. Ще сімнадцятилітньою дівчиною вона колись восени висадила із шхуни Томсона, батькового компаньйона, на Чукотці і всю зиму прожила в подвійнім шовковім наметі. Ескімоси шанували дівчину за її відвагу, за хороший запряг собак, що вславився аж до Фербенкса, за гвинтівку Росса і за те, що мала не абиякий апетит. Круг її намету валялися чималі купи консервних банок.

Дівчина вже вчилася в медичному інституті і серйозно працювала над полярними раціонами, шукаючи найкращих рецептів харчування учасників високоширотних експедицій. Отож вона на собі й випробовувала консерви власного винаходу, виготовлені фірмами за спеціальним замовленням Мері.

1929 року ім'я Мері не сходило з сторінок газет Сполучених Штатів Америки. Видавці запрошували дівчину до співробітництва, бо була вона дочкою промисловця, що плавав у найдальших місцевостях земної кулі—і на півночі Канади, і на Алясці, і на півночі Азії.

Мері була дівчина вельми честолюбна. Їй подобалась реклама, і, треба сказати, на Чукотку потягла її, насамперед, любов до сенсації: мовляв, перша американка на півночі Сибіру!

Дівчина добре володіла фотографічним мистецтвом, вміла дещо й написати про свої пригоди. Газети підігрівали її інтерес до сенсації, вимагаючи фотографій та оповідань про плавання й мандрі. Матеріалом для сенсації стали і її полярні раціони: вона була першою жінкою - медиком, що працювала в цій галузі.

Ще задовго до початку готування нової експедиції, Свенсон побоювався, що Мері не відчепиться від нього і доведеться її брати з собою.

Так воно й вийшло. Умовляння Свенсона допомагали мало.

— Мері, Мері,—говорив старий.—Мері... Арктика—це чоловіча справа... А вам треба було б подумати про медичну кар'єру.

Мері в таких випадках робила невблаганну міну і говорила з батьком дуже суворо:

— Тату, я поїду. Якщо ви не хочете мене брати, я знову попливу з Томсоном, він мене висадить на Кінг - Айланд, і я там проживу ціле літо одна. Я покажу вам, на що здатна американка.

Свенсон знав, що це навіть не погроза, що дівчина зробить саме так, як їй хочеться, і він не зможе перешкодити цьому. Дівчина завжди виконувала свої бажання, і Олаф Свенсон уже звик до цього.

Він спробував застосувати останній аргумент:

— А як же медичний інститут?

— Інститут, папа, восени. А я до того часу вже підготую роботу про полярні раціони на кораблі і, крім того, ви ж знаєте, що мені давно вже хочеться власноручно застрелити полярного ведмедя.

Про ведмедя Олаф Свенсон чув не раз і тепер уже вирішив не опиратись.

Питання про участь Мері в експедиції на шхуні розв'язалося тут же. Дівчина зразу сповістила про це всіх своїх приятельок: з годину не відходила від телефону.

Наступного ранку примчали три журналісти, два фоторепортери і кінооператор.

Репортери записали собі в книжечки, що Свенсон давно вже не провадив торговельних операцій у Росії, але тепер йому захотілось відновити старі зв'язки з північним узбережжям Азії. Містер Свенсон почав переговори з „Амторгом“, повідомив про своє знайомство з північню Сибіру, пояснив, що має свої шхуни, і може допомогти вивозити радянські хутра на американський аукціон не через Москву, а через Чукотку, Аляску і Сіеттль. Все це гарантував Сіеттльський банк, і „Амторг“ уклав із Олафом Свенсоном договір. Свенсон кінчав ремонт своєї шхуни „Нанук“, не зважаючи на те, що перша його шхуна вже зазнала невдачі біля радянських берегів.

Все це журналістам було давно відомо, але вони докладно записували відомості про комерційні справи містера Свенсона, щоб розповісти читачам газет у зв'язку з новою сенсацією, з включенням Мері до складу арктичної експедиції.

Тим часом кінооператор поводився так, ніби він усе життя жив у домі містера Свенсона. Він енергійно пересував меблі, звільняючи місце для апаратури, знімав Мері в різних позах: то вона біля столу

читала книгу, потім чистила зброю, величезний кольт сорок четвертого калібру, потім гвинтівку. Коли всі можливі пози й заняття були сфотографовані на кіноплівку, оператор примусив Мері цілуватися з мамою, хоч Мері виконувала це не дуже й охоче. Оператор і репортери затримали Мері до другого сніданку.

Увечері надійшли телеграми. В одній з них дирекція „Принц-Готелю“ в Нью-Йорку пропонувала Свенсонам на місяць безплатні кімнати і висловлювала певність, що після повернення з експедиції містер, міс і місис зупиняться, звичайно, тільки в цих прекрасних апартаментах. Дирекція „Принц-Готелю“, звісно, великих симпатій і дружніх почуттів до родини Свенсона не мала. Їй потрібна була тільки реклама. З цих же міркувань фірма „Істмен-Кодак“ пропонувала Мері найкращу плівку для кінознімань з емульсією спеціального складу, пристосованою до умов Арктики...

Мері була в ті дні щасливою американкою.

В порту на шхуні відбувалася буденна й прозаїчна робота. Мері забігала й сюди, щоб поглянути на все хазяйським оком.

„Нанук“ був трищогловою з сильним рангоутом шхуною, спеціально пристосованою до полярного плавання. Трюми „Нанука“ завантажувались продуктами— в ящиках, бочках, мішках, у відрах з накривками; в цистерни заливали нафту для дизеля й газолін для мотора аварійної радіостанції.

Капітан „Нанука“, шкіпер Фонк, дуже не любив, коли порушувалися морські звичаї. Він не міг бачити,

як Мері хазяїнує на його судні. Це його дратувало. І як тільки дівчина спускалася по трапу, шкіпер обіцяв матросові Смітові поставити під оком „люкс“, тобто, по-нашому кажучи, „ліхтар“, коли той ще раз впустить на землю ящик з кращими консервами „корнбіф“.

Агент митниці сидів у маленькій каюті капітана і, певний, що ніякої контрабанди тут бути не може, похмуро допивав фляжку віскі. При цьому він щоразу озирався, звичайно, на двері, бо доводилося витягати плескату посудину з задньої кишені штанів; содову воду з сифона він доливав у скляночку вже сміливіше...

На цьому судні агентові митниці, власне, робити було нічого, бо на що людям брати з собою в Арктику заборонені продукти? Більшість товарів, які вивозяться з Сполучених Штатів, високим митом не обкладаються. Навіть навпаки. У мене був такий випадок: під час мандрівки по Америці я купив маленьку друкарську машинку для своїх робіт. У крамниці в Нью-Йорку вона коштує 75 доларів, але тут же прикажчик сказав мені, що коли я її вивезу за кордон, то мені її продадуть за сорок...

Шкіпер Фонк розумів, що агентові митниці робити тут нічого. Знав він і те, що агент дожидається Свенсона, щоб дістати щось за свою відповідальну „роботу“ на його шхуні.

Шкіпер теж поглядав на берег, чи не з'явиться там Свенсонів автомобіль. Він таки наважиться поговорити сьогодні з хазяїном про всі небезпеки, які можуть спіткати їх, якщо Свенсон візьме з собою дочку. Він ні-

коли не ставився прихильно до всяких яримх багатих людей. Та хіба ж це не примха!.. Брати жінку в полярне плавання! Сядеш на мілину або ще гірше—на риф,—от і пропав корабель... А то ще може затиснути в кригу і занести до полюса. Був уже такий випадок з „Карлуком“!.. А чому?.. Тому що на кораблі були жінки! Розумієте—жінки!

Шкіпер похмуро поглядав на невдаху Сміта, який, тягаючи ящики, теж бурчав собі під ніс щось ніби—„леді єсть леді“. Він, мабуть, вважав, що й розбитий ящик і поламаний трап треба записати на рахунок жінки, яка ще тільки но мала взяти участь в їхньому плаванні.

Та не тільки Сміт, а й більшість матросів були не дуже вдоволені з перспективи вибиратися в небезпечний рейс з хазяйською дочкою на борту. Але робити було нічого: роботу знайти в Америці—справа не легка, коли її обмаль, а охочих сотні тисяч ходять від порту до порту, від заводу до заводу.

Може саме з цих міркувань і шкіпер Фонк, подумавши, вирішив не заводити з хазяїном розмови про Мері. Він тільки вилаявся невідомо до кого „чортівим богом“... Але не встиг довести до кінця цю трохи дивну лайку, як з містка вахтовий крикнув йому: „Бос, сер!..“

Це означало, що наближається хазяїн, бос...

На пристань в'їхав автомобіль Свенсона. За рулем сиділа Мері. Хазяїн, його дружина, дочка й компаньйон вийшли з машини і по трапу зійшли на корабель.

— Як діла, кептен?

— Чудово, сер, завтра кінчаємо вантажити.

— Нічого не розбили?

— Ні, сер,—шкіпер не любив виносити дрібні непорозуміння на суд хазяїна.

Матрос Сміт вдячно глянув на шкіпера. Але той крадькома показав йому свій здоровий кулак.

РОЗДІЛ ШОСТИЙ

МЕРІ ПОСПІШАЄ ЗА ВЕДМЕДЕМ

Через день на Тридцять Шостій пристані Сіеттля метушилося чимало народу.

Стояло тут багато великих кораблів. Але загальну увагу привертала на той час до себе велика шхуна „Нанук“.

Фотографи клацали затворами. Дружина Свенсона, одвертаючись від фоторепортерів, давала останні вказівки дочці і чомусь забороняла їй найдужче, щоб та, крий боже, не каталася на ескімоських каяках.

Свенсон заклопотано походжав по кораблю й по пристані. За ним бігали кілька безробітних, умовляючи, благаючи, щоб хазяїн узяв їх на борт—хоч би по долару за день. Вони кілька разів зверталися з цим до містера Фонка. Але в нього тепер справ було досить і без них. Одягши для урочистого випадку формений кашкет, шкіпер давав останні розпорядження.

Коли прибрали трап, Фонк скомандував „малий

уперед“, і шхуна помчала по затоці до берегів Аляски і далі—в арктичні простори.

Мері не сходила з палуби, поки не зникли в сивому мареві американські береги.

Олаф Свенсон зразу ж спустився в каюту і сів над паперами. Треба було проглянути деякі документи. Особливо уважно Свенсон розглядав бланк договору з „Амторгом“. Увагу старого промисловця привернув герб Радянської держави...

... Старий замислився.

Свенсон розумів, що договір для нього вигідний. Але не міг точно розібратися, як йому доведеться вести справи з новою російською владою. До Росії не навідувався він уже багато років і не знав тепер, чи можна буде по-старому торгувати з мисливцями, чи всі хутра доведеться купувати через якусь організацію... Чи будуть „вони“ продавати хутра за гроші, чи товарообміном... Про всяк випадок у трюми були навантажені гвинтівки, патрони, борошно, масло, цукор, гас, а в вогнетривкій касі шхуни лежали чеки на Сіетльський банк.

Всякі думи не йшли з голови Олафові, але він вірив у себе: двадцять років роботи на півночі чоگونه-будь та варті!

Шкіпер дістав наказ іти через Унімак до Нома і далі, не зупиняючись біля узбережжя Азії, просто—до Нижньо-Колимська.

Плавання відбувалося щасливо, вітри були попутні, небезпечну протоку Алеутських островів пройшли вдень,—і це було дуже добре, бо острови ті розтяг-

лися довгою грядою, що йде від Аляски до узбережжя Камчатки, а протоки поміж ними таять усякі небезпеки, особливо для парусних суден. Біля острова Прібілова бачили китів; Мері на них витратила два рулони кіноплівки і дуже шкодувала, що не можна сразу ж таки розпочати полювання...

Через чотирнадцять днів після виходу з Сіеттля „Нанук“ зупинився в Номі. Бухта була відкрита, і ні шкіпер Фонк, ні Свенсони не любили надовго спинятися тут.

Але на цей раз Мері захотіла побути в Номі трохи довше, ніж звичайно. Справа була в тому, що в місті перебував на той час відомий на весь світ льотчик Карл Бен Ейельсон, і Мері дістала запрошення прибути на обід до братів Ломен, власників найбільших на Алясці крамниць. На обіді мав бути й сам Ейельсон.

Мері давно хотіла познайомитися з організатором повітряних шляхів на Алясці. Ейельсон був тоді вже директором Аляскінського товариства „Ейрвейс“, яке експлуатувало шість літаків. Найкращий із цих шести пілотував сам Ейельсон з незмінним механіком Ірлом Борланд.

Літаки виконували на Алясці найрізноманітнішу роботу: возили шукачів золота на північ, приставляли частини моторів і машин для золотих розсипищ, регулярно возили пошту. А на одному з літаків винахідливий містер Нілсон літав із своєю дружиною по селищах, сідав на кригу річок, і до нього з усієї округи збігалися дами. Він робив їм зачіски „перма-

нент“ по 25 доларів з голови. Аероплан так і називали „Літаюча перукарня містера Нілсона“...

Не відмовилася від послуг літаючої перукарні й Мері, збираючись на обід до Ломенів, хоч у Номі було й без того чимало перукарів. Дівчину вабило завжди все незвичайне...

Збираючись на обід, Мері намагалася уявити собі лице містера Ейельсона. Їй хотілося перевірити потім, наскільки збігаються попередні припущення з тим, що буває в дійсності.

Про Ейельсона Мері чула багато цікавого.

Льотчик Ейельсон, повернувшись в 1924 році після імперіалістичної війни, розпочав організацію на Алясці повітряних шляхів. Батько його був досить багатим чоловіком, але, за американськими традиціями, не став допомагати синові, щоб той мав змогу самоутруди прожити собі шлях у житті.

Діставши в кредит першу машину, Ейельсон рішив виступити конкурентом Аляскінської пошти. В ті часи довір'я до авіації майже ще не було, і взяти на себе поштові перевози Ейельсонові пощастило тільки після особистої доповіді секретаря президентові Америки. Президент зацікавився невідомим льотчиком і дозволив йому кілька разів перевезти пошту до міста Сьюард.

Ейельсон не знав ні умов місцевості, ні метеорологічних особливостей. Дорогою він мало не налетів на пік Мак-Конлі, обійшов його і пробився, куди було треба... Через якийсь час відомий дослідник Півночі Вілкінс запропонував Ейельсонові організувати польо-

ти над Північним полярним морем: Вілкінсові треба було проміряти глибини в деяких місцях.

Купивши літака, що брав пального на шістнадцять годин, двоє сміливих—Вілкінс і Ейельсон—вилетіли 1927 року з мису Барроу на Алясці і взяли курс на північ. Вони пройшли 550 миль за острів Врангеля і пробралися на чотириста миль до місцевості, яка на картах зветься Невідомою.

Повертаючись назад, пілоти потрапили в пургу, розбили машину за 140 миль від мису Барроу і 13 днів пробиралися по кризі. В цьому поході Ейельсон втратив палець на руці.

Про Ейельсона заговорили. В ті часи такі польоти були невидані. 1928 року Вілкінс запропонував Бенові пролетіти з мису Барроу через Льодовитий океан на Шпіцберген. Цей політ минув щасливо, Ейельсон пролетів 2200 миль без посадки і привів машину до землі „Мертвої людини“ на Шпіцбергені, ще збільшивши свою славу.

Мері знала, що з цим надзвичайним чоловіком був у великій дружбі сам адмірал Берд, начальник американської експедиції, що заснував був у ті часи в Антарктиді щось на кшталт невеличкого містечка, названого „Літл-Америка“, тобто маленькою Америкою...

Розповідали, що одного разу в Нью-Йорку з штабу, що стежив за перельотом адмірала Берда, треба було подзвонити телефоном до одного з працівників морського міністерства. Але сталося так, що цей співробітник, сидячи в своєму кабінеті, не поклав телефонну трубку в гніздо апарата, і телефон був ви-

ключений. Тоді з штабу перельоту передали по радіо Бердові в Антарктиду, а він телеграфував міністерству, щоб поклали трубку на місце.

Мері дуже любила такі вигадки. Їй байдуже було, що це тільки реклама американського відділу фірми „Марконі“. Правда, дівчині ще більше сподобалось би, коли б вона знала, що в той же час наш знаменитий радист Кренкель, якого знає тепер весь світ, встановив з Землі Франца-Йосифа зв'язок з Антарктидою, з експедицією Берда, в „Літл-Америці“, і дізнався, що адмірал цікавиться тим, що поробляє на півночі Америки його друг льотчик Ейельсон...

Мері Свенсон дуже хотіла побувати в клубі „Норд-Шорт“, організованому Ейельсоном. Клуб цей був не зовсім звичайний. Всі льотчики Аляски розписувалися на паперовому доларі й повинні були його мати завжди при собі та показувати зразу, як тільки хтонебудь із членів клубу скаже „норд-шорт“, тобто „короткий-північний“. Хто не мав папірця при собі, той повинен був на місці платити кожному срібний долар штрафу.

Тільки но якийнебудь літак спускався у Фербенксі, до нього збігались всі вільні пілоти і хтонебудь промовляв „норд-шорт“. Треба було бачити фізіономію того, хто забував дома цей своєрідний членський квиток пілота. Він похмуро дивився на своїх товаришів, лічив їх і вів усіх обідати. Обід на кожного коштував долар.

Мері здавалося, що це дуже цікавий клуб. І от чому: в „Норд-Шорт“ хоч кого могли відучити від забудькуватості. Дуже цікавий клуб!

Ідучи на обід до містера Ломена, Олаф Свенсон кілька разів повторював:

— Ех, Мері... Був би я трохи молодший, взяли-ся б ми з тобою до авіації... Замість плавання на шхунах, Мері... Та що поробиш, молодь перебиває.

Мері не відповідала, захоплена думками про засоби, якими Ейельсон завоював собі популярність.

— Це дуже трудно... Дуже трудно для таких, як я,—шепотіла дівчина. Вона розуміла, що Ейельсон не дбав про сенсацію, а сама робота зробила його популярним і на Алясці, і в усій Америці, і по всьому світі.

Познайомившись у братів Ломен з відважним льотчиком, Мері навіть не здивувалася, що Бен Ейельсон був саме такий, як вона його собі й уявляла: невисокий, присадкуватий чоловік з трохи похмурим поглядом темних вогнистих очей.

Розпитавши в Ейельсона про його останні пригоди, Мері почала розповідати перспективи своєї мандрівки на північ.

— Ви знаєте, містер Бен... Я ще ніколи не полювала на білого ведмедя...

— Я полював не раз. Але вам не раджу... Не раджу, шановна міс,—і він з недовір'ям поглядав на струнку тендітну постать Мері.

Дівчина образилась:

— Я привезу вам шкуру,—сердито сказала вона, стріпнувши перев'язаним на потилиці волоссям.—Шкура буде біла-біла, трохи жовтувата, і шерсть—густа-густа...

З АМЕРИКИ В АЗІЮ

Повернувшись від Ломенів, Олаф Свенсон наказав містеру Фонку вести шхуну в селище Теллор.

Тут можна було добре відстоятися за косою на випадок вітру і востаннє походити по твердій землі перед тривалим плаванням.

Теллор увесь складається з двох десятків жилих будинків, місіонерської школи для ескімоських дітей і магазину, знову ж таки тих самих братів Ломен, монополістів торгівлі на західній частині Аляски.

Тут кожен відпочивав по-своєму. Містер Фонк сварився з боцманом за недостатню чистоту на шхуні. Олаф розмовляв з орендатором крамниці про успішність зимової торгівлі, про те, що більшовики націоналізували на Чукотці будинок Томсона, Свенсоного компаньйона, що ісправника там уже давно немає і т. д. Шкіпер Фонк розпитував, яка була зимою крига в протоці і чи встановлено вже радіостанцію на мисі Іорк... Мері тим часом фотографувалася з ескімоськими дітьми і ніяк не могла налюбуватися автоматом на своєму апараті.

— І справді,—говорила вона сама собі,—заведеш, сядеш проти об'єктива, а він за хвилину—„жжик“!—і дуже зніяковіла, помітивши, що за нею з хитрою усмішкою стежить містер Фонк. Ще б пак! Справжня американська дівчина повинна поводитись цілком серйозно перед чоловіком, який неспроможен навіть повірити

в те, що вона зможе власноручно застрелити білого ведмедя...

Вранці на шхуні Мері сервірувала сніданок для кількох громадян Теллора, що прийшли проводити „Нанук“.

Незабаром шкіпер Фонк вивів на моторі корабель ізза коси і взяв курс до мису Дежньова на Сибірському березі.

Вийшовши в відкрите море, містер Фонк зупинив мотор і повів далі шхуну на парусах. Вітри помагали старому морякові. Мері не раз, піднявшись на палубу, любилася вправністю й умінням шкіпера, хоч і знала про його неприязне ставлення до „жінки на кораблі“.

Якось уранці Олаф Свенсон розбудив Мері, постукавши до неї в каюту, і попросив вийти нагору.

— Ну, Мері, от вам і Сибір,—сказав він, коли шхуна проходила проти селища Уеллен на березі Чукотського моря.

На сигнальній щоглі біля селища з'явилися прапорці— „Прошу зменшити хід“. З лагуни вискочила шлюпка з підвісним мотором, помчала до шхуни і через деякий час чоловік у форменому кашкеті зеленого кольору по-англійському спитав у рупор:

— Куди зволите йти?

Шкіпер Фонк відповів:

— На Колиму, по вантаж.

Чоловік із шлюпки відповів:

— Прошу. Йдіть, куди треба.

Мері вже бувала в цих краях із Томсоном, зовсім

недавно, але людей у зелених кашкетах тоді ще не було. Фонк і Свенсон теж були здивовані. Вперше за все їхнє життя їх про щось запитували в Полярному морі. Отже, в Уеллені вже була чітка влада і прикордонна охорона. Мері хотілось передати про зустріч радіограму до американських газет, і вона пішла в рубку до молодого радиста-практиканта...

Як тільки шхуна змінила свій курс на захід, рівний північно-східний вітер дозволив Фонкові поставити всі паруси, і „Нанук“, чиркаючи підвітряним бортом по воді, швидко помчав до Колими.

Свенсон зажурено поглядав на знайомі береги. Тут минала його молодість, на цих берегах він знає кожен камінь.

Ген-ген—мис Північний, до якого перший доплив 1778 року мандрівник Джеймс Кук із своїм помічником Клерком...

Коли судно було на траверзі мису Біллінгс, Олаф міцно вчепився в поручні капітанського містка. Далеко під берегом виднілись щогли його власної шхуни „Елзіф“, яку море посадило на мілину. На березі був цілий штабель вантажу, прикритий брезентом,—це рятував товари Крукс, один з компаньйонів Свенсона, власне—його прикажчик, типовий американець, що завжди поривався до всяких пригод. Він торгував з ескімосами й чукчами, багато їздив на собаках по узбережжю. Тепер цілий гурт чукчів допомагав йому, як старому знайомому, рятувати товари Свенсона...

Свенсон з великим жалем поглядав на своє судно, яке зовні наче й не мало великих пошкоджень,

але сиділо глибоко: шхуна, вривавшись в міліну, поламала днище і далі плавати на ній було вже ніяк. Щогли зірвалися з місця, зробивши велику пробоїну і проломивши палубу.

Треба признатися, Свенсон радий був, що сталося це ще дорогою по хутра, бо його власний вантаж був урятований, а з чужим нічого не сталося.

— Мері, Мері... Не пощастило нам. А коли б це сталося по дорозі назад, було б іще гірше. Я зіпсував би свою репутацію перед радянською владою. Ну, хто, скажи на милість, укладав би зо мною ще договори? А тепер я їм можу довести, що, не зважаючи на збитки, яких я зазнав на їхніх берегах, я все таки виконую договір... Такий уже в мене високий принцип, Мері... А „Нанук“ все таки міцніший проти „Елзіфа“ і більше може взяти. Ми якнайбільше, Мері, навантажимо і заберемо все, що нам за договором належить...

Говорячи так, містер Свенсон намагався заспокоїти самого себе. Його весь час мучили побоювання... А що, як трапиться і з „Нануком“ яканебудь історія, бо до Колими й назад до Сіеттля путь немала і в плаванні ще можуть статися всякі неприємності й пригоди.

Щогли „Елзіфа“ зникали вдалині, шхуна відходила далі від берега. Починалося мілководдя Чаунської губи, а за „Великим Барановим Каменем“ розкинулася величезна дельта Колими.

Ось тут уже шкіпер Фонк міг показати все своє мореплавне мистецтво. Бар ріки був мілководний, особливо восени, і шкіпер Фонк зарані почав переван-

тажувати трюми. Всі вантажі переносили під один борт, шхуна палубою нахилилася до води, бортом торкаючися хвиль. Кіль піднімався вгору, і шхуна проходила зовсім мілкі місця.

Ще далеченько від Нижньо-Колимська шхуну зустріли представники Колимського райвиконкому і ввічливістю своєю зачарували Фонка, Свенсона і навіть Мері.

Шкіперові показали зручне місце для стоянки. Фонкові така гостинність сподобалась. Виявилось, що й вода хороша, і люди непогані, і, взагалі, половина плавання минула щасливо.

Про прихід „Нанука“ знали на березі всі, бо з Москви одержали радіограму, яка уповноважувала Якутдержторг вантажити хутра на шхуну Свенсона для американського хутряного аукціону. Телеграма дозволяла Свенсонові лишити хутра собі, якщо він хоче, за ціну на 5% меншу проти аукціонної. Це була торговельна люб'язність радянської влади. Свенсон був задоволений, бо росіяни оплачували також і перевезення.

Коли Свенсон, після переговорів на березі, повернувся на борт „Нанука“, Мері кинулась до нього з запитанням:

— Як, папа, діла?

— Та, знаєш, Мері,— відповів він,— більшовики, треба сказати, дуже пристойні люди, з ними можна вести справи...

Розвантажували „Нанук“ і складали в трюм хутра всього лише три дні!

Коли шхуна виходила в море, назустріч зза обрію вийшов пароплав „Ставрополь“, що перебирався найтихшим ходом через бар. Попереду судна йшла шлюпка, з якої проміряли глибину.

Кораблі обмінялися привітаннями, „Нанук“ вітав „Ставрополь“ з щасливим прибуттям, і на „Ставрополі“ зразу ж з'явилися сигнали—„щасливого плавання“. Мері вимахувала руками, потім сфотографувала зустрічне судно і довго дивилась йому вслід.

Настрій у всіх на „Нануку“ був чудовий: хороша погода, швидке вантаження, хороша зустріч... Але, як тільки вийшли в море, всі разом відчули, що путь додому буде тяжка.

Осіній вітер не міняв напрямку. Дорогою до Коліми він підганяв „Нанук“, а тепер віяв майже в ніс корабля і про плавання під парусами нічого було й думати. Шкіпер Фонк невідомо кого лаяв „чортовим богом“ і потім сам же себе заспокоював, говорячи: „північ єсть північ, море єсть море... леді єсть леді, але краще, коли б її на борту й духу не було“...

Шхуна, злітаючи на гребені хвиль, пішла на дизелі. Біля мису Шелазького хвилі стали менші. Але спереду з'явилися крижини, гнані вітром, звідкілясь із північного сходу. Це були великі старі крижини, що глибоко сиділи в воді. Шхуна боротися з ними не могла.

Шкіпер повів шхуну до берега і по розводдю поміж скелями й крижинами, що чіплялися підводними частинами за міляки, повів обережно й розумно своє судно вперед.

Щохвилини доводилось промірювати глибину і йшли через це дуже поволі. Легковажна Мері задоволена була, що починаються, як вона думала, полярні пригоди й небезпеки, про які потім можна буде розповідати дома, а звідси послати кілька радіограм до американських газет. Дівчина метушилася по палубі, навіть поводитилась непристойно, просячи в містера Фонка якоїнебудь роботи, що хазяйській дочці вже зовсім не личило.

— Мері, Мері,—говорив містер Свенсон.—Як ти поводишся? Ти ж хазяйка на цьому судні, а просиш роботи...

Містер Свенсон, певно, забув про часи, коли йому самому було двадцять років, як він не міг сидіти без діла, коли ціною страшних зусиль заробляв він на цих же похмурих берегах свій шматок хліба.

Біля мису Біллінгс лід підійшов майже до самих скель, і довелося пробиватися вперед, відвойовуючи кожен метр. Олаф Свенсон тепер майже не заходив до каюти, старий промисловець хвилювався: на борту був цінний вантаж, а хто й зна, як пощастить вибратися споміж цих крижин.

Вітер не мінявся, став холодний, морозний. Ніс у містера Свенсона червонів, і він кутався тепліше. Мері нетерпляче блукала по палубі, ждучи—коли ж почнуться справжні пригоди.

І тільки містер Фонк був такий же зосереджений і серйозний, як і завжди. До невдалого кінця подорожі він підготував себе ще до виїзду з Сіеттля, побоювання не залишали його з тої самої хвилини,

коли він дізнався, що Мері їде з ними. Йому навіть приємно було думати, що він, старий морський вовк, як і завжди, був правий. „Леді ест леді“ без кінця повторював він сам собі, і слова ці мінялися в нього лише тоді, коли він випивав на морозі чарочку й говорив: „віскі ест віскі“...

Минав уже десятий день після виходу з Колими, коли з палуби „Нанука“ побачили дворогий мис Північний. Фонк вирішив кинути в бухті якор, бо далі йти було вже неможливо.

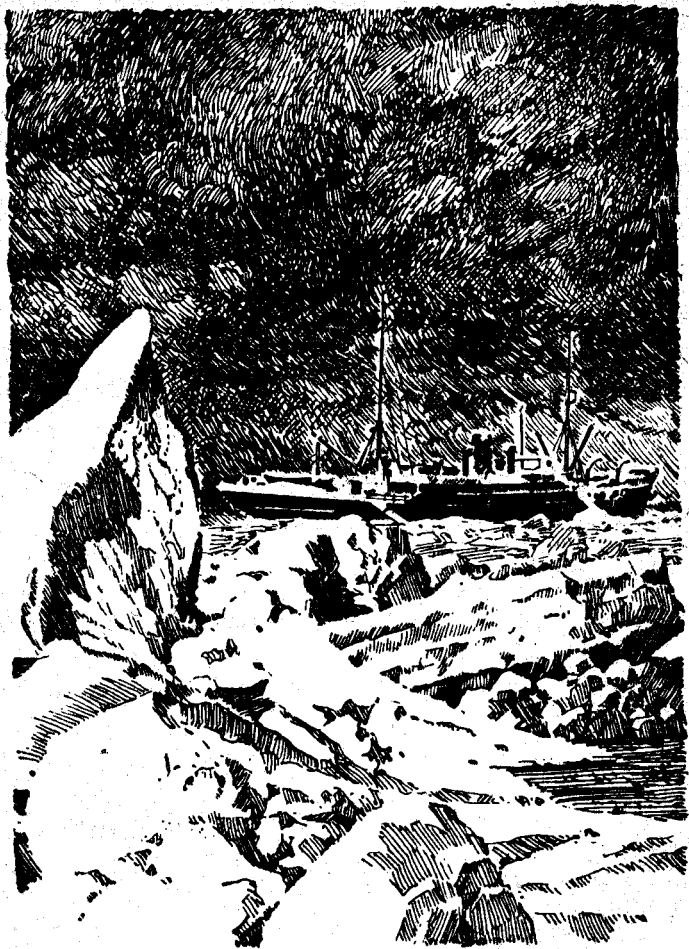
Судно могли оточити крижини і потім, як зміниться вітер, понести на північ, кудись до полюса.

Мороз міцнів. Свенсон все дужче кутався, відчуваючи наближення старості. Не випускаючи люльки з рота, радився з Фонком. Мері намагався він не помічати, бо вже цілком певно пахло зимівлею, і батько боявся за долю дівчини, і шкодував, що дав себе вговорити.

Шкіпер Фонк нічого певного сказати не міг, але нишком сподівався, що незабаром має вийти з Колими „Ставрополь“, той самий, що його вони зустріли дорогою, а таке судно напевне зможе в такій кризі пробити собі путь. „А я,— говорив він сам собі,— за ними по розводдю попливу та й попливу собі на дизелі“...

„Нанук“ стояв біля берега проти дворогого мису. Крига оточила судно з усіх боків, а „Ставрополя“ все не було й не було.

А через кілька день матрос Сміт, що ходив на берег дізнатися, чи не можна в чукців купити свіжого оленячого м'яса, приніс надзвичайну новину: до селища



Виявилося, що „Ставрополь“ стоїть у відкритому морі,
оточений кригою.

тільки но прийшов боцман із „Ставрополя“... Виявилось, що „Ставрополь“ стоїть у відкритім морі, оточений кригою, неподалік від мису.

„Ну, виходить, стояти нам тут до весни“,—вирішив Фонк І, пригладивши чуба, поправив кашкет і пішов доповідати про новину Олафові Свенсону.

Мері навіть не догадувалась, що в усьому винувата була вона сама.

РОЗДІЛ ВОСЬМИЙ

ЗУСТРІЧ МОРСЬКИХ ВОВКІВ

Капітан Міловзоров кінчав бритися. Бритва була тупа, і він тихенько лаявся. Далі він підстриг вуса і, взагалі, причепурився.

Погода була непогана. Нарти проклали слід на берег, почував себе капітан краще,—отже, саме й настала пора їхати з візитом.

Наказавши приготувати собак, одяг свого кожуха й папаху, спустився по шторм-трапу на лід і сів на нарти, наказавши каюрові, погоничеві собак, щоби мчав той скільки стане духу.

Добравшись до шхуни, каюр, молодий чукча, ловко перекинув сани, щоб їх не затягли кудись собаки, забив спереду жердину і прив'язав до неї вожака. Собаки полягали й почали гризтися, але вожак гарикнув на них, і всі вони затихли.

Капітан, розгладивши вуса, крекнув і став сходити

по трапу на шхуну. „Нанук“ був давно знайомий йому, і Міловзоров ішов би сюди зовсім як додому, коли б не сказали йому, що на судні перебуває молода леді. Це трохи міняло справу, треба було стежити за собою.

Зійшовши на борт, капітан пішов праворуч до кают, а чукча, каюр, що підіймався за ним, тримаючи під пахвою дві морожені риби, пішов ліворуч, до кубрика команди: праворуч на американському судні чукчам і ескімосам ходити не дозволялося, хоч саме судно й називалося ескімоським словом „Нанук“, що значить „Ведмідь“... Назвав так свою шхуну Свенсон більше з комерційних міркувань, щоб краще торгувати з ескімосами. Але це не значить, що можна пускати всяких на праву сторону корабля. Сюди ж таки в Америці заборонений був вхід і неграм, індіям, і тим білим, що не мали певного становища в світі.

Йдучи по палубі, капітан Міловзоров озирнувся на чукчу. Той з рибинами пробирався до кубрика, а вигляд у хлопця був такий, що капітан зразу зрозумів, у чому справа. В обмін на рибу чукча сподівався дістати скляночку віскі.

Біля трапа, що спускався в каюти, капітана зустрів Свенсон.

— Прошу, прошу,— говорив він по-російському, старанно вимовляючи кожне слово.— Я, мій друже, дуже радий бачити вас у себе...— Олаф і справді був дуже радий, що зимувати доводиться в товаристві такого поважного капітана.

— Мое шанування, містер Свенсон,— відповідав Мі-

ловзоров по-англійському, так само старанно вимовляючи слова.

Обоє зійшли вниз. Мері, вражена „справжнім російським“ виглядом капітана, простягла йому руку. От воно починається — зустріч із старим сибірським вовком! Папаха й кожух капітана зачарували дівчину. Вона ще не бачила такої одежі. І, вибравши хвилинку, ніби для розпоряджень по господарству, побігла в радіорубку, щоб передати кілька слів про свою зустріч з „сибірським вовком“.

За кілька хвилин Мері повернулася, і всі троє сіли на верткі шкіряні крісла й почали чемну світську розмову.

Міловзоров оглядав каюту, що називалася за традицією, як і всяке житло хазяїна, „салонем“. З неї вело троє дверей до спальних кают. Одну з них займав Олаф, другу, напрочуд чисту, трохи схожу на палату лікарні, займала Мері, а третя була порожня.

Під стелею висіли чотири дробовики і дві гвинтівки, на столі стояв патефон „Колумбія“ і лежала купа пластинок. Кругла залізна аляскінська піч, що опалювалась нафтою, яка падала краплями на розпечену плиту, давала рівне тепло, а лампа розливала нестерпно біле світло і свистіла безперестанку на дуже високій ноті.

Ніяких прикрас, крім картини, на якій зображений був бриг, що під усіма парусами мчав по бурхливому морю, — не було. Бриг називався „Летючий привид“...

Трохи зніяковів старий капітан, придивившись до костюма Мері: дівчина була в штанах, над якими елегантно спадали брижі чудно сплетеного світера...

Розмова почалася із звичайного в таких випадках запитання:

— Як здоров'я, мій капітане?

— А ваше?

— Та трюхи на груди нездужаю... Коли б не рецидив плевриту...

— А вам треба берегтися, мій капітане. Я дуже радий бачити вас. Правда, краще було б нам обом бути дома. Ну, та коли вже довелося зимувати, то, треба сказати, дуже мені приємно мати такого сусіда. Та й весною, я думаю, ми виберемося щасливо... А який у вас ґрунт?

— У мене мул, і держить дуже добре. Але як ви вмерзли, містер Свенсон?.. Адже ви були на два тижні поперед мене.

— Бачите, мій капітане... Яка тут погода була, ви самі знаєте... Добралися ми сюди, до мису Північного, тільки через надзвичайні здібності нашого містера Фонка... А тепер шхуна стоїть добре.

— А як почуває себе леді?—з чемності спитав капітан.

— Нічого, спасибі,—відповів Свенсон, а міс зробила реверанс.—Але вся справа в тому, що їй треба вчитися,—це раз... Та й зовсім не жіноча справа плавати та ще й зимувати в Арктиці...

Раптом вся чемність ніби спала з міс Мері. Дівчина обурилась:

— Звичайно, вчитися треба. Алеж, папа, я тепер уже напевне зможу вбити білого ведмедя...

Міловзоров поглядав на дівчину з захопленням. Мі-

стер Свенсон хотів був щось відповісти їй, але в двері салона хтось постукав. На крик хазяїна „ком ін“,— ввійшов шкіпер Фонк.

Це був старий знайомий капітана Міловзорова. Фонк плавав уже десять останніх років у цих водах, а доти—в морях на північ від Аляски. Він мав будиночок на околиці Сіеттля,—там жила його родина,—і все життя мріяв назбирати грошей і переселитися в американський рай—у Каліфорнію. Йому хотілося на старість спочивати, читати морські книги й ходити в білих штанах. Фонк був хороший моряк, і тепер перед товаришем по професії, радянським капітаном, почував себе трохи ніяково, бо, вийшовши за два тижні перед ним, не встиг вивести шхуну на чисту воду. Йому, звичайно, хотілося розповісти капітанові, що в усьому винувата леді. Але цього не дозволяли правила чемності.

Шкіпер привітався з капітаном і запропонував усім перебраться до кают-компанії та випити кофе. Як не-як, а, за морськими правилами, під час плавання він був усе таки ніби хазяїном на судні..

Кают-компанія була величенька. Центральне місце займав у ній стіл на дванадцять персон; по один бік стояла широка лава на п'ятьох, а по другий—сім вертикальних крісел. До кают-компанії прочинялося віконечко з камбуза—суднової кухні,—але була, крім того, й окрема плита, на якій завжди стояли два великі алюмінійові кофейники. На них капітан Міловзоров поглядав не дуже приязно, бо любляв більше чай. Дебелі фарфорові чашки висіли на гачках над столом, прозорі

тарілки лежали в спеціальних гніздах на полиці, прикріпленій до борта, — в кают-компанії було тіснувато, і місце використовувалося з найбільшою доцільністю.

Обідали на шхуні в дві зміни: хазяїн з дочкою сідали до столу разом із шкіпером; зрідка запрошували й радиста, студента-практиканта з останнього курсу інституту; команда з механіком обідала окремо. Все це робилося, звичайно, не через тісноту—такі вже американські звичаї. Свенсон завжди досить добре платив і команді і своїм прикажчикам, вимагаючи від них доброї роботи, — але особливо з ними не церемонився. Він не хотів заслужити собі слави „ліберала“, а тому додержував тих звичаїв, які існували на всіх північних кораблях в Америці. Хазяїн собі—хазяїном, а команда—командою. Ну, іноді можна покликати студента, який незабаром стане інженером, він все таки—чоловік нашого товариства.

Шкіпер був би теж не від того, щоб обідати з командою і механіками, але відмовлятися від хазяйського столу було незручно. „Капітан єсть капітан“, — говорив він у таких випадках...

— Сідайте, джентльмени, — запросила Мері. В кают-компанії вона почувала себе господинею. — Насамперед я дозволю собі запропонувати вам смажених качок. Ми їх настріляли з папою кілька сот, як стояли в гирлі „Колима-рівер“; потім єсть оленячі язички й кофе. Пробачте за скромний обід, але, якщо ви завітаєте, мій капітане, до нас у Сіеттлі, там уже ми зможемо вас уфостити не так.

Трое моряків узялися до качок і оленячого язика, а Мері придивлялася до вусатого чоловіка: їй цікаво було, як цей сибірський джентльмен буде їсти...

За обідом моряки обговорювали своє становище, міркували про умови зимівлі. Потішали один одного, а Свенсон розповідав Міловзорову про свої справи, висловлюючи досаду: не пощастило, мовляв, виконати перший договір з радянськими торговельними організаціями.

— У мене на шхуні—на кілька сот тисяч додарів хутра; за песців я спокійний, песець, мої джентльмени, завжди в ціні... А от горностай—це темна справа; цього року стоять чудові ціни, а мені доводиться держати товар до наступного сезону... І знову таки—найголовніше—мій договір...

— Смію запропонувати, сер: горностай можна відправити в січні й лютому на собаках через Берінгову протоку на Аляску. Протока взимку буває в такому стані, що через неї можна перебратися. Ви ж самі це краще за мене знаєте, сер...

Пропозиція Фонка сподобалася Свенсонові. І справді, можна було б зібрати собак для кількох нарт. Містер Свенсон чув уже, що тут у місцевих мисливців Кеньки Півника та в Пахома є запряги, та можна б навіть підігнати з Уеллена... Але... сама протока це дуже небезпечне діло, і потім—Мері... Вона справді розумна, свавільна, але все таки ще дівчинка,—не поїдеш же з нею на собаках через Берінгове море...

Містер Фонк бачив, що його пропозиція потерпіла

фіаско, і, щоб сказати хоч щонебудь, буркнув сам собі під ніс:

— Еге, містер Свенсон... Справа така, сер... Хоч повітрям переправляй Мері й хутра...

— Браво, кептен, браво!—закричав на всю глотку Свенсон.—От голова, треба сказати! Я завжди говорив, що містер Фонк—голова! Правильно! Тільки повітрям! Тільки повітрям, джентльмени! Ура!

В каюті знявся небувалий галас. Мері, сміючись, захоплено поглядала то на батька, то на чужого капітана. Її пригоди в Арктиці набирали несподіваних поворотів, пригоди такі, що буде про віщо розповісти. В кают-компанії галасували так, що навіть кок висунув свою блискучу фізіономію з камбуза, чого йому, звісно, робити не можна було,—мало чого там можуть сміятися леді і джентльмени!

Через півгодини молодий радист-практикант стукнув у себе в рубці ключем, викликаючи Аляску. Перед ним на столі лежав бланк телеграми, заповнений рукою містера Олафа Свенсона...

* * *

... Вітер шаленів так, ніби це було не в листопаді а, принаймні, в січні. Літака мало не прибивало до землі. Летіти було дуже трудно, бо й не видно майже нічого через страшну завірюху.

Бен Ейельсон повертався з Борландом на своєму „Гамілтоні“ з затоки Коцебу, куди возив пошту й акумулятори для радіостанції.

Літак довелося всю дорогу вести низько над горами. Над долиною ріки Танана їх почало сильно кидати, але здаля вже видніло місто Фербенкс, розкидане по сніжній рівнині, і Ейельсон, обернувшись до Борланда, показав йому великий палець,—мовляв, тепер уже дома.

На аеродромі засвітили вогні. Бен посадив літак на мерзлу землю і порулив до ангару. Всі, хто чекав на аеродромі, перемовилися десятком фраз з льотчиками і скоро „фордик“ поніс Бена та Ірла Борланда додому.

По тому, як обидва вже вмилюся, передяглися і сіли до столу, стара економка Ейельсона,—а жив він сам, бо родичі його перебували в штаті Північна Дакота,—сказала:

— Вам, містер Бен, прислано три телеграми і одну радіограму.

Бен проглянув телеграми,—нічого цікавого не було. Якась фірма пропонувала рекламний політ, але такі справи мало цікавили серйозного Ейельсона; друга телеграма принесла якесь привітання, третя була ділова.

Розкривши радіограму, Бен глянув на Ірла і скрикнув:

— Оце здорово! Інтересна справа!
Борланд узяв радіограму і прочитав:
„Шхуна „Нанук“.

Сибір, мис Північний.

Бенові Ейельсон, Фербенкс, Аляска, Сполучені Штати.



Міс Мері Свенсон

Організуйте польоти в Сибір вивозу дванадцять тонн пушини. Мері мене десять чоловік екіпажу крп Телеграфуйте радіо умови крп Страховий ризик беру на себе крп Через відсутність дипломатичних стосунків новою російською владою кома почніть клопотання Москву через губернатора Каркс.

Олаф Свенсон“.

РОЗДІЛ ДЕВ'ЯТИЙ

ЛИСТ

В Москві в урядовій комісії обмірковували становище пароплава „Ставрополь“, яким командував досвідчений капітан Павло Георгійович Міловзоров.

Відомо було, що пароплав вмерз у кригу, що зимою безпосередньої небезпеки для пасажирів і екіпажу не було, але весною справа могла повернутися інакше: арктична крига могла розчавити пароплав, і тому капітан звернувся до уряду з проханням зняти пасажирів літаками—насамперед, хворих, жінок і дітей.

Арктична комісія при Раднаркомі вирішила організувати рятувальну експедицію. З Москви до Іркутська надійшла телеграма, якою призначалася літна ланка з двох літаків. Командиром ланки мав бути Слєпньов.

Про це дізналися ми, аж як прибули в Іркутськ, і всі наші міркування про причини виклику не допомогли вгадати, що нас ждало насправді.

Всі ми дивувалися—звідки в Москві знають, що

єсть такий пілот, як Слєпньов, що в Слєпньова є бортмеханік Фаріх, і чому саме їм доручили виконувати дуже відповідальне і трудне завдання...

Ми зразу почали збиратися в дорогу. Підготували наші два літаки № 177 і № 182 і незабаром звантажили їх на платформу поїзда, що йшов на Владивосток.

Перед самим від'їздом я сів писати листа батькові й матері. Розповів їм про те, що тепер судилося мені забратися на край світу, про який мама моя, Анна Марківна, в казках розповідала—ніби не дійти туди, не доїхати, хібащо на килимі-літуні.

... З моїми старими в мене була давня дружба. Я сповіщав їх про свої справи, радився з ними в найсерйозніші моменти мого життя.

1917 року, після Жовтневої революції, батько сказав мені:

— От що, Маврикій. Ти людина доросла. Але моя порада така. В Петербурзі влада тепер народна, робітнича, селянська, наша. Отже, треба її захищати. Так воно буде краще.

— Гарзд, папаша,—сказав я йому.—Я й сам так гадаю.

Я вступив до лав Червоної гвардії. Мене призначили керівником авіаційного загону.

Того ж часу відбулася пам'ятна для мене перша революційна командировка до Москви, Твері та Нижнього-Новгорода по нові машини. На руках у мене була писана вказівка Леніна про те, що моя командировка мала першорядне значення,—і ми, мандруючи

по містах, забирали всі аероплани, які могли знайти. В той час мій загін увійшов до складу регулярно діючих військових частин Червоної армії.

Тут знову сталися зміни в моїй долі. Я потрапив до Червоної військово-інженерної академії і через дев'ять місяців опинився на Симбірському фронті.

Широкі простори Заволзьких степів були тоді ареною жорстоких боїв поміж революційними частинами Чапаєва і уральським контрреволюційним козацтвом. Під начальство славнозвісного червоного полководця Чапаєва я й потрапив.

У Чапаєва мені довелося робити багато чого: укріплювати Гниловський хутір, будувати шляхи в районі Уральська, споруджувати мости, спускати на воду катери Балтійського флоту, обслуговувати єдиний броневий автомобіль, що був у розпорядженні чапаєвських військ.

Чапаєв міркував так:

— Якщо ти інженер, значить—інтелігент, а раз інтелігент, то мусиш усе знати.

Так ми пройшли в Чапаєва велику воєнну школу. Ми воювали в степах, нас щохвилини міг атакувати ворог. Воювали ми, як скіфи: весь час на конях.

Поволі, але певно Чапаєв тіснив білих до Гур'єва, відганяв до Каспійського моря. В цей момент одному з козачих загонів вдалося кружним шляхом зайти нам у глибокий тил і напасти на нас під Лбіщенськом. Тут був штаб Чапаєва. Козаки порубали учбову роту, що охороняла штаб, а сам Чапаєв, поранений, загинув у ріці Урал. Загибель легендарного командира

викликала революційний гнів чапаєвських військ. Полки рішуче кинулись на ворога. Уральський фронт ліквідували.

... Скрізь, де б я не був, уриваючи вільну хвилинку, я сповіщав рідних про свої справи й успіхи, знаючи, що там ждуть звістки від мене, що там похвалять мене за чесну службу радянському народові. Я знав, що батько скаже: „Добре, Маврик, добре“... А мати тільки додасть: „Бережи себе, Моренька, бережи“...

... І тепер знову я писав рідним листа. Просив подивитись на карту, в верхній правий кут її, далеко за полярне коло, на край світа, куди раніш було не дійти й не доїхати... А тепер доведеться летіти. Там вмерз у кригу корабель, отож треба рятувати хворих, жінок і дітей.

— Завтра я, мамо, рушаю в дорогу.

Я знав, що, прочитавши листа, мати сяде в куточку під вікном, підпре кулаком щоку і шепотітиме сама собі: „Рушай, Моренька, рушай!.. Так воно, мабуть, і треба“...

РОЗДІЛ ДЕСЯТИЙ

„ПОЖЕЖА“ В ПОРТУ

Прибувши до Владивостока, ми з Фаріхом поспішили зразу в сухий док, де стояв льодоріз „Літке“, який мав довести нас до бухти Провидіння, а звідти ми повинні були вилетіти до „Ставрополя“, забрати

частину пасажирів і знов повернутися на „Літке“. За кілька таких рейсів ми мали перевезти всіх пасажирів і знову таки морем повернутися з нашими машинами до Владивостока.

Біля льодорізу метушився капітан Дубліцький, що зустрів нас радісно й галасливо. Він радий був, що йде виручати пасажирів Міловзорова, з яким він завжди дружив, бо ходили вони багато років в одних і тих же водах. Правда, зустрічаючись, вони завжди трохи кепкували один з одного, сперечалися з якогонебудь приводу. І як же тепер було Дубліцькому не радіти: адже можна буде колись згадати, як Дубліцький виручав Міловзорова з біди, бо той застряг десь і не міг вийти, як кажуть, своїм ходом.

Далекосхідний ремонтний завод енергійно ремонтував льодоріз „Літке“, маючи завдання підготувати його до першого листопада. Але ремонт, бункерування вугіллям та вантажні роботи затримали вихід судна на цілий тиждень.

На спеціальній нараді у Владивостоці думки про рейс „Літке“ в таку пізню пору—в листопаді-грудні—висловлювались найрізноманітніші...

Деякі капітани говорили:

— Їхати можна. А не їздили досі взимку лише тому, що боялися.

Інші казали, що взимку, звичайно, можна поїхати, але тільки не на „Літке“, бо це тільки яхта, правда, полярного типу...

— Вона ж багато бере води на ніс, дуже хитка...

— Та й корма в неї низько сидить...

Але на прикметі поблизу іншого підходящого судна не було. В результаті суперечок „Літке“ дозволили: „В полярний рейс вийти, без права заходу в полярну пакову кригу“.

Тим часом вантажні роботи посувалися поволі. Вантажу треба було взяти дуже багато. Портовий плавучий кран переносив фюзеляжі літаків, що в них хвостова частина була зашита суцільним дерев'яним футляром, а носова—двома шарами брезенту. Крила літаків були запаковані в спеціальні ящики, щоб їх не попсувала солона морська вода.

Треба було вантажити провіант, пальне, механізми...

Увечері, напередодні свята річниці Жовтневої революції, біля „Літке“ ще метушилися вантажники, команда льодорізу, учасники експедиції, але купи вантажу на пристані ніби не меншали. По кладках один за одним бігали люди з діжками й мішками на плечах. Гриміли ланцюги лебідок, над усім галасом і шумом панували командні вигуки першого помічника капітана.

Дубліцький походжав усюди, помагаючи словом і ділом, але пізно ввечері збагнув, що завтра вийти також не пощастить.

Через кілька хвилин з „Літке“ залунав пожежний сигнал.

Тривога розбудила людей. За кілька хвилин всю пристань заповнили студенти морського технікуму. Молоді люди, ледве встигши одягтися, бігли на сигнал...

— Що сталося? Де пожежа?

Ніхто їм не відповідав. Студенти стояли й дивилися непорозуміло. А широкоплечий вантажник, пробігаючи повз них з важким ящиком консервів на плечах, крикнув їм громовим голосом:

— Пожежі нема, а справа пожежна. Бери ящики та неси. Чого дивишся?

Через кілька годин все, що треба було вантажити, опинилося на палубі і в трюмах „Літке“.

На ранок, в день XIII річниці Жовтневої революції, „Літке“ зібрався рушати в дорогу. З широкої, трохи похилої труби ішов легенький сірий димок, а в кухні кок готував обід, який ми мали з'їсти вже у відкритому морі.

Фаріх усі ці дні не відходив від наших літаків, пакував їх і вкривав, щоб захистити від морської води та негоди. Його доводилося силоміць тягти до кают-компанії, щоб примусити попоїсти.

Опівдні до молу посунули колони демонстрантів. Червоні прапори полоскалися в осінньому вітрі. Скоро весь мол зачорнів від великого натовпу. Кілька оркестрів, намагаючись заглушити один одного, вигравали різні марші.

Вся команда „Літке“ стояла на верхній палубі, а моя льотна ланка вилізла на літаки.

Після коротких промов заgrimіли якорні ланцюги. В машині продзвенів капітанський сигнал, палуба затремтіла й хитнулася.

„Літке“ заревів як ведмідь. Гудок його підхопили сотні гудків і сирен в усьому порту. Озвалися всі судна, майстерні сухого доку, верф...

Все це потроху затихало, коли ми вийшли у відкрите море.

Капітан Дублицький стояв на містку і вдивлявся в мол. Там у юрбі не можна вже було розпізнати, де стоїть його дружина. Ще півгодини тому капітан, суворо поплескавши її по плечу, сказав: „Давайте будемо спускатися по трапу. Давайте, давайте! Я певен, що дома все буде в порядку. А повернусь я скоро. Не мине й півроку“.

„Літке“ поминав останні кораблі на рейді—наші й іноземні—з піднятими вимпелами „щасливої дороги“.

„Щасливо лишатися“—маяв вимпел на наших щоглах. В таких випадках завжди хочеться уявити величезний бриг, що гордо розтинає морські хвилі, капітана з люлькою на містку, матросів на вантах, хочеться бачити на дебаркадері пристані білі стрічки шляп, відчути ніжність тих, що проводжають, сум надій „хай буде путь ваша легка і хай біля мису „Лопатки“ не буде шторму“... А насправді палуба судна, що вирушає в полярну експедицію, являє собою завжди інакше видовище. Ніякої хваленої корабельної чистоти немає. По палубі простягається товстий електрокабель—монтери зварюють штормові двері, ніколи не прибираючи на місце своїх проводів. Бігають, голосно хрюкаючи, табуни свиней,—свіже м'ясо; їх потроху заганяють у хлівці, а чотири з них вириваються, тікаючи поміж ящиками та мішками, які ще не знайшли собі місця в трюмах... Але потроху все налагоджується, і годин через десять боцман заглядає в усі кутки, чи не можна б ще кудинебудь пустити струмінь з брандспойта...

Тепер усе вже скрізь вогке й чисте.

Далеко десь залишився Владивосток, протока Східний Босфор, мис Егершельд, давно вже блимнув востаннє вогник поворотного маяка.

Ми простували до Японії, в порт Хакодате, за замовленим там спорядженням, якого нам не вистачало для експедиції...

Починалася довгождана Фаріхова „відпустка“. Він сидів на платформі біля літака, спостерігаючи, як боцманова собачка помагає заганяти в клітку останню свиню.

РОЗДІЛ ОДИНАДЦЯТИЙ

ХАКОДАТЕ

Це була, власне, перша моя мандрівка на кораблі по справжньому морю.

Я ходив по всьому льодорізу, розглядаючи його конструкцію, спостерігаючи, як працюють люди.

Моя льотна ланка розмістилася в так званій „адміральській каюті“: на кормі льодорізу була велика каюта, яку колись у Канаді, ще до того, як ми купили цей корабель, займав адмірал. Каюта була оббита малиновим бархатом, стояло в ній піаніно, м'які крісла і великий стіл посередині. Правда, вся ця оббивка й меблі не гармоніювали з купами ящиків, що їх позносили, через брак місця, до каюти.

За стіною в нас сидів радист. Через тонку пере-

городку ми чули, як пищить, ніби придушений пацюк, радіоапарат. Радист не давав нам спокою, пересилаючи радіограми на сушу і приймаючи звідти привітання, побажання, зведення про погоду і негайні накази.

Вітали нас усі тому, що вийти в полярну експедицію в листопаді не так було й просто. Доти на північ судна після першого вересня не виходили.

Наш корабель таки добре погойдувало на хвилях, але навіть на таких „моряків“, як ми, це не впливало ніяк.

Ми виходили на палубу, оглядали море і прикидали, чи можна сісти на гідролітаку на такі хвилі. Розмовляючи, ми поглядали на свої аероплани, принайтовлені на кормі корабля. Фаріх щохвилини бігав до них, вкутуючи вже, здається, третім шаром брезентів, щоб захистити від солоної води, ворога дюралюмінію.

Ми ходили по палубі від носа до корми, спускалися в машинний відділ; там на нас крізь ґрати пашило жарким диханням машин. Інколи виходили ми на верхню палубу, щоб заглянути в штурманську рубку. Там капітан Дубліцький, схилившись над столом, з олівцем і циркулем у руках розглядав досить таки пошарпану карту Північного полярного моря.

Береги давно вже зникли, але круг нас іще літали зграї чайок. Їхні польоти й віражі привертали нашу увагу.

За розпорядженням уряду нам треба було зайти в порт Хакодате, щоб поповнити деякі припаси й тех-

нічний інвентар. За кордоном ні я, ні Фаріх, досі ще не бували, і кожному з нас кортіло подивитись, як воно там люди живуть.

До Японії, як виявилось, іти зовсім недовго. Уже вночі зліва по борту корабля з'явилися вогні. Капітан пояснив нам, що це освітлено шосе, що йде вздовж берега острова Хоккайдо.

Вогнів усе більшало й більшало. З'явилися вони й по праву руку, — ми вже були в протоці. Незабаром на воді заблищали зелені, червоні, жовті і яскравобілі вогні кораблів. „Літке“ пірнав у цю різнобарвну кашу.

Капітан ішов кудись уперед, хоч нам і здавалося, що йти далі вже нікуди, бо навколо були кораблі й кораблики... Це ми проходили через зовнішній рейд порту, потім пропливли повз вхідний маяк, що стояв на молу. Тут уже була внутрішня гавань Хакодате.

На березі, на узвишші, розкидало свої вогні блискуче місто. І тут тільки ми почули жадану команду — „віддати якорі“:

На щоглах корабля з'явилися жовті карантинні вогні. Це означало, що до „Літке“ покищо нікому не можна наближатися, бо ще не відбувся карантинний та поліційний огляд.

Правда, на наші вогні не зважали. Вмить льодоріз оточили кілька десятків великих човнів, що їх наші моряки чомусь називали „Мар'я Іванівна“. Це були плавучі крамнички японців. Комерсанти хотіли якнайшвидше розпочати торгівлю з командою льодорізу. Але, помітивши катер поліції, вони трохи віддалилися від наших бортів.

До трапу „Літке“ підпливав катер дуже оригінальної конструкції—і ніс і корма були гострі, катер мав два рулі й міг ходити вперед і назад, а тому розпізнати, де в нього корма і де ніс, було неможливо.

На палубу зійшли представники японської поліції, митної охорони та портові медики. Прийшов з ними й наш радянський громадянин, співробітник Радторгфлоту, який мав вказівки, що саме для нас треба закупити ...

Наші паспорти перевірили, склали в пачку і перев'язали шворкою. Поклали їх на столі в нашій адміральській каюті, а стерегти їх сів якийсь японський поліцейний чин. Замість паспорта видали нам кожному маленький квиточок—посвідчення. Карантинний ліхтар спустили, і з цього моменту дозволили нам іти на берег. Був уже рамок.

Але зійти на японську землю нам вдалося не зразу. „Літке“ атакували плавучі крамнички. Кожен намагався перекричати свого конкурента. Кожен простягав на руках найрізноманітніші товари. Тут бачив я намисто, браслети, яскраві тканини, сірники, пресований тютюн. Покупці й продавці говорили мовою, якої ніхто з моєї ланки не розумів: продавці по-японському, а покупці чомусь каліченою російською.

Нарешті ми зійшли на берег. Перші враження від міста Хакодате почалися з незвичного для наших вух шуму: це стукотили сандалі японців і японок, так звані „гетто“, з дерев'яними підметками. Стукіт дерева об асфальтовий тротуар приглушував навіть шуми міського транспорту.

Маленьке портове місто жило в ті роки здебільшого від продажу вугілля, прісної води та продуктів для численних радянських кораблів, що заходили сюди. Навіть деякі вівіски були писані по-російському. Ми з Фаріхом довго простояли біля російського напису з літерою „ять“ — „Размѣнная лавка“, але нам більше сподобалась вівіска, яка сповіщала, що в будинку міститься ресторан „Кума“.

На чистеньких вулицях Хакодате будинки стоять, ніби збудовані з картону.

Коли ми йшли цілим гуртом по вулиці серед таких картонних будиночків, Фаріх побачив на одній з вітрин щось таке, що привернуло його увагу. Попросивши, щоб ми зачекали, він перейшов через вулицю до крамниці. Ми ждали на другому боці.

Фаріх спробував відчинити двері, але це йому не вдалося. Ми бачили, як він зробив невеличке зусилля, але натиснув трохи дужче, ніж це можна в Японії. За мить Фаріх лежав на дверях, на підлозі крамниці.

Ми зареготали, але скоро побачили, що нашому товаришеві незабаром потрібна буде поміч. Хазяїн крамниці вибіг до Фаріха і з запалом почав щось говорити йому. Фабіо підвівся і, обтрушуючи з себе порох та поглажуючи свою клинувату борідку, став просити пробачення... Але хазяїн, зиркаючи на синього іноземця, ніби не слухав його і не переставав гарячитися.

Ми підійшли ближче, хотіли були взяти участь у цій розмові, та якийсь моряк, що проходив вулицею, по-

яснив нам, що хазяїн не тільки не має до нашого Фабки ніяких претензій, а, навпаки,—сам просив пробачити йому, що його вбоге житло вчинило стільки неприємностей шановному покупцеві. Комерція, звичайно, насамперед! Хто й зна, може, цей чоловік і купить щонебудь у його крамниці та ще й, чого доброго, переплатить з десяток ієн за вчинені збитки.

Цілий день ми працювали в конторі нашого торгпредства, складаючи списки речей, які треба було купити. Зразу ж на наші замовлення склалися договори з продавцями...

Другого дня торгпредство захотіло відзначити наше прибуття японським обідом в Єнакао, дачній місцевості, неподалік від Хакодате.

Там ми потрапили до якогось заміського санаторія-ресторану, комбінованого з готелем. Тут ми вперше, власне, ознайомилися з конструкцією звичайного японського житла.

Обід був не такий смачний, як цікавий. Ми їли якісь найтонші кусники японського шашлику. Ми знищували його стільки, що дивували кухаря. Яешню нам подали кожному—з одного яйця, а тому й довелося замовляти її по п'ять чи шість разів. Ми прийшли до висновку, що японці щодо їжі, а, може, й в інших ділах,—народ „хлипкий“. Фаріх взагалі ставився до всього, що бачив, дуже критично.

По обіді Фаріх довго не відходив від басейну з завжди гарячою водою, яку підігріває вулкан. Температура цієї води завжди однакова, а на смак гірко-солоня і з сірчаным запахом. Японці запевняли, що

водичка ця дуже корисна для здоров'я туристів. Правда, ми не бачили, щоб її пив хтонебудь із тубільних людей.

Судно тим часом вантажили. Від берега до корабля снували великі товарні катери. Всі трюми, всі вільні приміщення були заповнені вщерть. Прийшовши, ми побачили, що „Літке“ від вантажу з кожною годиною помітно осідав. Відстань від води до борта на кормі лишилася не більше як один метр.

Наш корабель відвідували представники всяких організацій. Гості оглядали наші літаки й дивувалися з такого пізнього походу „Літке“. Наш капітан заспокоював усіх, що з паровими машинами можна пробитися всюди, не те що колись. Він плаває в цьому морі не один десяток років і пам'ятає часи, коли тут не було жодного моторного човна, а плавали всі тільки під парусами.

Через кілька днів вантаження скінчилося, і „Літке“, піднявши якорі, пішов протокою до Курільської гряди, в Петропавловськ - на - Камчатці.

На судні льотна ланка почувала себе вже як дома. З командою ми швидко познайомились. І єдине, до чого ми не могли звикнути, це до корабельного годинника.

Ми пливли в таких місцях, весь час ідучи на північний схід, що доводилось переходити кілька разів через пояси часу. Наш годинник у кают - компанії щодня переводили мало не на півгодини вперед.

ЗА ГОРИЗОНТОМ СХОВАЛИСЬ ВУЛКАНИ

На світанку 15 листопада ми вже пришвартувались до засипаної снігом Петропавловської набережної. Вийшовши на палубу, Фаріх довго дивився на хребти, на Авачінську сопку. Авачінська диміла. Корятська була схожа на вкриту сивиною голову. Навкруги стирчали суворі базальтові скелі. Темні хвилі обмивали їх...

Фаріх розповідав мені, що двісті років тому на цьому самому місці стояли „Петро“ і „Павел“—кораблі Вітуса Берінга, і що в честь їх і названо місто Петропавловськом. Фабіо вичитав у книгах, що тут у XVIII столітті був знаменитий Лаперуз, потім Крашенінников, Стеллер...

Тільки но ми стали біля пристані, до нас зразу ж пришвартувався вугільник. Скрізь, де тільки лишилося місце, засипали вугілля. Все вкрилося чорним пилом, а ми стали трохи схожі на негрів. „Літке“ ще глибше осідав у воду. Капітан Дубліцький пояснив нам, що від цього льодоріз стане тільки менш хиткий, отож нам буде краще.

Увечері того ж таки дня на „Літке“ прийшов каюр Іван, погонич собак. Круг нього стрибали дванадцять здоровенних камчатських псів. Були вони дебелі, високі, шерсть на них аж лисніла... Для першого знайомства я тримався від них на віддалі, але у Фаріха не-

вистачило характеру, і він скоро поплатився за це власними штанами.

Каюр Іван був хлопець хазяйновитий. Зразу ж оглянувши кормову частину корабля, попросив теслярів зробити біля наших літаків ящики для своїх собак.

Другого дня він привіз на корабель щось зо дві тонни в'яленої кети, собакам на харч, нарти, запасні полозки та інше їздове устаткування. Можна було догадатися, що погонич з нього буде непоганий.

Це був немолодий хлопець, з вилицюватим обличчям, балакучий і моторний. Він зразу всім сподобався, і нам приємно було мати його серед членів нашої експедиції.

В Петропавловську стояли ми недовго. Закінчивши всі справи, ми починали плавання в холодних водах Берінгового моря... Відійшовши від берегів, ми ще довго бачили на обрії дими камчатських вулканів, найбільших у всьому світі...

Час ішов нудно й одноманітно. Ми, власне, відпочивали після трудної роботи на Якутській лінії, набираючись сил для трудної експедиції. Ми їли, спали, розповідали один одному всякі історії, поминаючи лихим словом невтомного радиста, що не давав нам спокою своїм писком за перегородкою адміральської каюти.

З великою цікавістю слухали ми оповідання каюра Івана. Він розказував, як колись тут жили люди, як купці торгували з місцевим населенням, платячи чукчам та ескімосам замість грошей етикетками від вина.

— Як так, етикетками?

— А так. Накуплять десь наклейок від вишнівки або слив'янки і кажуть, що це нові гроші випущено. Беруть чукчі, йдуть до крамниці, а там таких грошей не беруть... Ось, мовляв, у нас вишнівка з такими ж папірцями продається. Потім шукай купця, шукай вітра в полі... Дикі були люди, темні.

Іван розповідав, як він виростив оцих своїх собак, схрещуючи їх з борзими. Він казав, що його собаки вищі за всіх на Колімі, тому їм не страшний і глибокий сніг... Потім заявив, що найкращі полозки для нарт—мельхіорові. Мельхіор добре ковзає по снігу, але таку оббивку для нарт дістати трудненько.

... З кожним днем ми все менше й менше бачили сонячного світла. Дні ставали коротші. Після темної ночі наставав блідий світанок, потім кілька годин сірого дня і знову присмерк.

Нам весь час докучала хитавиця, а біля мису Наварін зірвався скажений шторм. Водяні гори били в борт, перекочувались через палубу. Маленький песик боцмана, перебігаючи палубу, то ліз ніби на круту гору, то раптом скочувався вниз, мало не падаючи за борт.

Люди часом не могли встояти на ногах; ходити, не тримаючись за щонебудь, було не можна.

„Літке“ став покриватися льодом. Дорогу перепиняли крижини. Льодоріз налітав на них, пробиваючи собі дорогу.

В нашій адміральській каюті важкий пригвинчений до підлоги роаяль жалібно стогнав обірваними

струнами, весь корабель здригався від ударів об кригу.

Темної ночі, коли яскравий прожектор на носі корабля освітлював дорогу, перед нами виникали айсберги. На них часом можна було бачити сліди ніг білих ведмедів і темні довгасті плями: тут лежали тюлені.

Одного вечора ми перестали нарікати на радиста. Він допищався свого—спіймав радіограму „Ставрополя“. Там усе було гаразд, нових хворих не було... Всі ждали наших літаків... З радіограми дізналися ми, що з шхуни „Нанук“ американський літак забрав кілька чоловік і вантаж... Під час другого рейсу одна машина десь зникла, друга повернулася назад до Нома...

Дізнавшись про зникнення літака, ми дивувалися, як можна було наважуватись в таку завірюху літати в диких незнайомих місцях.

Нас непокоїла доля американського товариша по професії. Нам хотілося знати, чи повернувся він, і ми мало не щогодини заходили до радіорубки—попросити невгамовного радиста, щоб він іще трохи послухав, іще трохи попищав...

РОЗДІЛ ТРИНАДЦЯТИЙ

БУХТА ПРОВІДІННЯ

Увечері 22 листопада „Літке“ пробирався серед крижин. Часто зупинявся, щоб зміряти глибину, бо ми навіть не знали точно місця свого перебування. Ду-

маючи, що до мису Століття лишилося якихнебудь 5 — 10 миль, ми стали на якор.

Вранці майже перед самим носом „Літке“ ми побачили круті скелі. Виявилось, що ми стоїмо біля самого входу в бухту Провидіння, якого ми не могли знайти протягом останніх трьох днів.

Вершини скель ховалися в молочному тумані. На нас насувались величезні гори, але в тумані ми не могли побачити ні людей, ні житла.

„Літке“ подавав гудки, один за одним, з паузами. Але відповіді не було.

Нарешті, ми почули десь здалека два постріли, потім цілий залп.

Льодоріз став на якор за одну милю від берега, в гавані Емма. На березі можна вже було розглядити чотири будівлі: дім колишнього начальника повіту, дерев'яний, з обтесаних колод, ще два якихось будинки і покинуту хату американця Томсона, компаньйона власника шхуни „Нанук“. Потім ми дізналися, що від Томсонового будинку збереглися тільки стіни й дах, а всередині він зазнав деякої „реконструкції“: ескімоське населення виламало в будинку всі перегородки й навіть вікна, а всередині поставило свої яранги. Виходило дуже зручно: під дахом сніг не забиває і все таки можна лишатися в своїй рідній яранзі.

Як тільки пролунала команда „віддати якор“, ми з першою ж шлюпкою поїхали на берег, щоб вибрати підходяще для літаків місце.

Недовго походивши по берегу, ми знайшли для

себе „аеродром“—замерзле болото чи озерце біля яранги ескімоса Ковак.

Починалася трудна робота. Треба було перевезти з корабля на берег літаки і всі запаси. До берега була ціла миля, літаки важкі, і щохвилини можна було сподіватися шторму.

Підняли шоглову стрілу, залунали традиційні крики „віра помалу“, „майна“, з трюмів почали з'являтися ящики, діжки, мішки.

Все наше майно спускали стрілою на понтон, споруджений з двох шлюпок, перекритих дошками. Катер був попсований, і цей самий понтон доводилося тягти до берега гребцям, що сиділи на буксирній шлюпці.

Треба було поспішати, і „Літке“ розвантажували вдень і вночі. Цілу ніч промінь прожектора освітлював наш „аеродром“, і понтон плив по світлій доріжці від корабля до берега.

Коли ми перевозили крила літака № 182, сталася пригода, що мало не поклала край усій нашій експедиції.

Крила літака і хвостові стабілізатори обох машин ми поставили на понтон і рушили до берега. Тяг нас уже відремонтований моторний катер. Тільки но ми рушили від борта „Літке“, як з берега повіяв такий рвучкий вітер з мокрим снігом, що й „Літке“ й обриси берега зразу ж зникли. На катері, як на те, спинився мотор, і всіх нас хутко понесло в море. Моряки, що були на катері, вирішили скинути буксирний кінець і на веслах добратися до „Літке“, щоб там попросити допомоги.

Ми лишилися на понтоні і жердинами почали гребти в той бік, де, на нашу думку, мав бути берег.

Круг понтона стала з'являтися крига, і незабаром ми побачили недалечко якийсь великий камінь. Ми втрюх перейшли по крижинах, накладаючи на них дошки, і закріпили кінець, переданий з понтона, за виступ каменя.

Потім ми довгенько стріляли з гвинтівок, чули гудки нашого льодорізу, що, знявшись з якоря, обережно посувався, розшукуючи нас. Нарешті, ми побачили „Літке“. З нього на шлюпці завезли до нас кінець манільського троса й підтягнули понтон лебідкою до корабля.

Ми всі, мокрі, промерзлі й голодні, ледве добрались до теплих кают. Тут тільки ми дізнались, що на понтоні нам довелося просидіти цілих шість годин. Чуючи наші постріли, на „Літке“ думали, що ми пішли на полювання... Того дня, ми вже більше не вантажили.

Аж 25 листопада ми перевезли на берег останні вантажі й розпочали складати машини. Працювали вдень і вночі.

Чукчі кругом бухти возили майно. Все довколишнє населення допомагало нам.

Умови оплати були дуже оригінальні: крім грошей, треба було всіх напувати чаєм і подарувати по коробці сірників, хоч у факторії сірників було скільки завгодно, але їхати по них треба було 120 кілометрів.

Через три дні пропелери наших літаків закрутилися.

Механіки поглядали на свої обморожені руки, все ескімоське й чукотське населення юрмилося круг машин, і всі охоче допомагали підтягати до літаків інструменти й деталі. Тепер треба було розпочинати вже легшу роботу—навантажувати літаки. Кожен літак мав узяти запас продуктів на місяць для двох чоловік, запасну лижу й гвинт, дві пари лиж для людей, гвинтівку, дробовик, спирт-денатурат, масло й патрони.

Обидва літаки ми завантажили бензином, набравши, скільки можна було, і в запасні бідони, бо дорога була далека, понад тисячу кілометрів, а взяти бензину більше ніде. Нам треба було з бухти Провідіння перелетіти до мису Північного.

Вантажити було набагато легше, ніж складати машини. Працювати над літаками нам довелося на лютому морозі, правда, помагали нам усі вільні люди з команди „Літке“, працюючи не за страх, а за совість. Всі важкі частини—крила, стабілізатор—хапали десятки рук, з дружними криками підіймали і тримали в повітрі скільки треба було, щоб їх закріпити, закрутити всі гайки. Ми навіть самі здивувалися, як швидко вбралися в пір'я наші „птиці“.

Зразу ж таки ми вирішили летіти. Піднявшись у повітря, ми з Фаріхом почали „ходити“ над бухтою, чекаючи другого літака щоб, коли все буде гаразд, зразу взяти курс на північ.

З повітря я бачив, як літак № 182 розганявся по снігу. Я махнув Фаріхові важкою хутряною рукавицею в сторону гір. Холодний вітер, завіваючи під кози-

рок, під нещільно одягнені окуляри, обморожував нам лица.

Хвилини через двадцять, озирнувшись назад, літака я не побачив. Довелося повертатись. Літак № 182 знову стояв на снігу; видно було, що капот мотора піднято, а біля нього метушаться люди. Сталася якась неприємність. Зробивши розвідувальний політ до мису Століття, мису Чапліна, до бухти Макарова, я пішов на посадку.

Виявилось, що під час підйому в літаку здав мотор. Пілот зразу чудово посадив машину, а оглянувши мотор, виявив, що шостий циліндр посинів. Очевидно, кільця поршнів заіржавіли й більше не пружинили, а може в циліндр потрапив пісок...

Немала мандрівка, солоня вода, іржа зробили своє діло: циліндр і поршень були попсовані, і треба було міняти мотор.

Мотор важив півтонни, і міняти його на морозі без підйомного крана й технічних пристроїв було не так просто. Та й з дня на день ми вже ждали початку довгої полярної ночі.

Перечитуючи щоденник, я бачу, що ми протягом небагатьох годин, коли ще з'являлося трохи денного світла, працювали без відпочинку.

„Четвертого грудня. Прокинувся о 5-й годині ранку, хоч і ліг о третій. Писав листи до Москви й Іркутська. За півгодини до світанку завели машину, без води, на денатураті, розігрівши паяльними лампами. До дванадцятої години дня погода була препогана,—полетів на льодову розвідку в море—осві-

тити шлях льодорізові. Дійшов до другого місця за Століттям, звідти пройшов у море на бухту Ткачена і повернувся через гори назад. Видимість погана. Все зливається в білу імлу. Крига на морі важка, з розводдями. Вдень на № 182 зняли мотор. Перетягли канатом з допомогою екіпажу та чукчів до будинку, щоб розпочати ремонт. „Літке“ вирішив повертатися“...

Дубліцький хотів якнайшвидше тікати з цих країв. Спішно влаштували нам підйомник для мотора, і капітан намагався вговорити мене, щоб я видав йому папірця про закінчення всіх потрібних робіт. Але я вимагав, щоб нам устаткували гуртожиток і радіозв'язок. Враження було таке, що Дубліцький погоджується лишити нам одного з своїх радистів.

5 грудня всякий зв'язок з судном припинився через страшну пургу. Вранці до літаків довелося просто плазувати. Підйомник звалило вітром, у мого літака перервало два канати. Але самі ми зробити нічого не могли, бо чукчі поховалися в ярангах і виходити не хотіли. Почалась полярна ніч.

Літаки наші заносило снігом, хліба в нас не було, в хатині стало дуже холодно, хоч ми намагалися обігрівати її паяльними лампами.

8 грудня, нарешті, на берег прийшла група людей з корабля.

Стояти довше для „Літке“ було вже небезпечно; запаси прісної води меншали, судно все більше й більше сковувалось кригою, виникала небезпека зимівлі, до якої „Літке“ готовий не був.

Обміркувавши становище, ми з капітаном вирішили,

що він з кораблем повертається, а літна частина ли-
шиться зо мною тут і, як тільки з'явиться сонце—
17 січня,—полетить на північ. А до того часу ми встиг-
немо переставити мотор на літаку № 182.

Інакшого рішення не могло й бути. Не зважаючи
на всі перешкоди й невдачі, ми мусили виконати своє
відповідальне завдання і до весни вивезти з борта
„Ставрополя“ всіх пасажирів.

Пославши телеграму в Москву, ми незабаром одер-
жали відповідь:

„Літна ланка для польотів лишається на Чукотці
до весни. Льодорізові повернутися Владивосток“.

Коли з'ясувалося, що нам таки доведеться зиму-
вати на Чукотці, ми зміркували, що без радіостанції
нам не обійтись. Радіоапаратури в нас з собою не
було. Радіостанція „Союззолота“, що була кіломет-
рів за сто від нашої бази, лишалася там у законсер-
вованому стані. Найближчі чукчі жили кілометрів за
п'ятнадцять від нашої стоянки.

Капітан Дубліцький запропонував таке:

— Єсть у мене два радисти. Вибирай, Маврикій,
якого хочеш. Один з них, прямо скажу, знаменитий
моряк, люблю я його. Всяку хитавицю видержить.
Який би шторм не почався, сам себе ременем до
стілця прив'язує, але сидить біля апаратури... Але,
треба сказати, що до радіо не дуже сильний: все чо-
мусь пищить-пищить у нього, а як принесе радіо-
граму, то більше пропусків, аніж слів...

— Ну, а другий?—спитав я.

— Другий?.. Другий—знаменитий радист, без вся-

ких пропусків, але моряк нікудишній. Правда, теж прив'язується на випадок шторму, але вже не до стільця, а до ліжка...

Я вирішив узяти того, що не зносив моря. Але виявилось, що він не дуже любляв і повітря. Коли ми з ним підписували договір, то він прямо сказав, що в розпорядження Слєпньова віддається цілком, але щоб тільки його не піднімали в повітря. Нічого не вдієш, я погодився з цим пунктом.

На світанку 9 грудня „Літке“ рушив додому. На зимівлі нас лишилося шестеро. Крім екіпажу літаків, був з нами каюр Іван і „сухопутний“ радист.

Тільки но „Літке“ зник в тумані, перед нашою хатиною з'явилися два білих ведмеді, урочисто потопталися проти вікон, пофиркали на радиста і, поки він бігав за вінчестером, подалися по кризі до того місця, де стояв „Літке“, перепливли розводдя і зникли. Ми всі були так стомлені, що гнатися за біляками не мали ніякої охоти. В будиночку, в якому ми розташувалися, до революції проживало повітове начальство, барон Клейст, ісправник.

Начальство, мабуть, і тоді ще добре таки мерзло з своєю дружиною в великому будинку, який дуже трудно було обігріти. А тепер, після того, як він років десять стояв занедбаний, з поруйнованими печами, з вибитими шибками, створити тут кімнатну температуру було неможливо. Звичайно в нас бувало спочатку не більше як 0°. Часто температура спускалася й нижче...

Напочатку в наших кімнатах панував розгардіяш.

Лежали купи хутряної одежі, рушниці найрізноманітніших калібрів, банки з галетами, чемодани, баули, посуд, гас.

Таке було в нас у будинку, поки ми ремонтували стіни, печі та вікна і поки не забезпечили собі нормальну кімнатну температуру. Правда, наші печі не знали відпочинку. Тільки за чотири доби ми спалили в них цілу тонну кам'яного вугілля.

Крім мешканців нашої зимівлі, в кімнатах завжди перебувало з десяток чукчів, що уважно розглядали наше майно.

Люди вони дуже спостережливі. Вони уважно дивилися, скільки цигарок ми куримо, скільки п'ємо склянок чаю, до якого вони дуже охочі.

Щоб ближче познайомитися з місцевими жителями, я дружив з ними, а гостей завжди частував чаєм. Зваримо, бувало, піввідра окропу, кинемо туди пачку чаю і сидимо, попиваємо, розмовляючи якоюсь незрозумілою говіркою, мішаниною чукчанських, російських і навіть англійських слів,—деякі чукчі плавали колись матросами на американських шхунах, та й американці бували у цих краях.

Чукчі часто розпитували мене про всякі справи, щоб повчитися в бувалого чоловіка. Я теж охоче вислухував їхні поради. Чукчі говорили, що варене м'ясо їсти дуже шкідливо, і тому вони їдять його напівсирим, що й мені радять робити.

Потім запитували, наприклад, чому папірець три карбованці менший за карбованець. Коли гроші, значить, що більше їх, то більший має бути й папірець.

Такі запитання ставили мене іноді в досить трудне становище. Вони ще говорили мені, що американський народ,—ті, звичайно, американці, яких вони зустрічали на цих берегах,—народ хитрий, навіть шахраюватий: бувало таке, що привозили кожного разу рушниці різних систем. І виходило, що старі патрони до нових рушниць не підходять. І хоч патронів у них багато, але доводилось купувати й нові рушниці й нові патрони, бо старі не лізли.

Я розпитував про чукотські звичаї. Довелося мені вчитати десь, ніби чукчі душать ременями своїх стариків.

Мені розказали таке:

— Тепер це вважають,—ніби людину вбили. А раніше, правда, бувало,—живе-живе старик, а потім і каже: „нудно мені жити, чого я у вас м'ясо дарма їстиму“. Ну, ми всі збиралися, напували його чаєм, годували, чим хотів, а потім... ремінець на шию—і все! А тепер у нас все інакше пішло. Тепер в Лаврентії культбаза є. Там хлопчики вчаться, будуть мотористами. Вчаться працювати на станції. Навіть дівчата вчаться: своя акушерка є, скоро своя вчителька буде.

Це був саме час остаточної радянської тих країв, отже, старі дикі звичаї вже викоренялися.

Але в одного з чукачів я на спині побачив, на кухлянці,—така в них хутряна одежа,—нашитий сукняний трикутник червоного кольору. Носив його індійського складу чоловік з дуже великими рисами обличчя. Волосся його було туго перев'язане через лоб ременем з сирової шкіри.

— Нащо ремінь?

— Щоб голова не боліла.

Мабуть, людину мучили мігрені.

— А трикутник для чого?

— А трикутник... коли я через перевал ітиму, щоб мене чорт не схопив. Трикутник гострий, червоний—чорт і боїться.

Він, цей чоловік, дуже здивований був, бачивши, з яким задоволенням ми їли навагу. Під час сильних прибоїв цю смачну рибу хвилі викидали на берег. Її в бухті Емма було дуже багато. Коли хвилі вщухали, весь берег блищав, сріблився від риби. Правда, їли її з великою охотою більше чукотські собаки, ніж самі чукчі. Вони навіть поглядали на нас трохи зневажливо: такі люди і їдять таку дешеву їжу—треба тільки взяти кошик і, пройшовши берегом, набрати, скільки хочеш, свіжої риби.

У нас дружба з чукчами все міцнішала. Старі люди згадували, з яким острахом проходили вони повз цей будинок, коли тут, багато років тому, жив ісправник.

Нам довіряли і якось навіть запросили до себе в ярангу на урочистий вечір з музикою й танцями.

Треба сказати, що яранга—це ніби шатро, вкрите зверху шкурами нерп. Долівка теж укрита була нерп'ячими шкурами. Посередині горів великий світильник, сполучаючи в собі якості печі й лампи разом.

Ледве ми ввійшли в ярангу, чукчі заграли на своїх інструментах. Повітря тремтіло від дужих ударів по бубнах.

Я похвально хитав головою:

— Хороша музика... Хороші музиканти...

Чукчі погоджувались і заграли знов. На середину вийшов молодий хлопець, одягнений у хутряні штани й рукавиці.

Почався танець „ворони, що йде по тонкому льоду, який її не держить“.

Ми забули про все. Хлопець танцював так майстерно, що ми від захоплення не могли промовити й слова. Помахуючи руками, як крилами, він ніби боявся провалитися, потім завмирав на одному місці і знову обережно пробирався вперед.

Після цього старший чукча показав нам „полювання на моржа“, ще один—„на кита“, ще один—„на качку“. Ми справді таки були захоплені. Чукчі танцювали, поки вистачило сил.

Я подякував нашим друзям за розвагу, потім запросив їх до себе на склянку чаю і гостинно частував сухарями, цукерками, шоколадом та іншими ласощами.

Потім я почав демонструвати гостям патефон, куцлений дорогою, в Хакодате. Правда, в нас було всього шість пластинок, з яких чукчам сподобалась тільки одна.

Я безперестанку ставив її. А чукчі так же ввічливо, як і я сам годину тому, кивали головами, зітхали й говорили мені:

— Хороша музика... Хороші музиканти...

СОБАЧИЙ КАРАВАН

Самотньо зустрічали ми новий рік. Зустріли ми його перші в світі, бо кожен новий день, місяць, кожен новий рік починається саме в тих краях. За нами по поясах часу пішов він далі на схід і по всьому світі... Ми уявно вітали з новим роком своїх знайомих у Владивостоці, потім, уже о п'ятій годині ранку, в Іркутську і нарешті, о десятій—у Москві...

Жили ми, відірвані від усього світу. Ні про нас ніхто не знав, що ми робимо, як живемо, ні ми не чули, що в світі діється. Словом, без радіостанції жити нам було нудненько. От ми й вирішили поїхати в Пінкігней, щоб оглянути місце й налагодити там радіостанцію. Ця мандрівка ледве не стала моєю останньою мандрівкою в житті.

В глибині бухти Пінкігней, на північному її березі, експедиція шукачів золота побудувала 1927 року хатину. В ній стояла законсервована радіостанція. Крім неї, було ще кілька будиночків, у яких містилася факторія акціонерного Камчатського Товариства, тобто полярна крамниця. Такі факторії-крамниці розкидані по всій півночі. Вони провадять організовану торгівлю з тубільним населенням або обмінюють промислові продукти й промислові товари на хутра, на мамонтові кості та моржові шкури. Працівники таких факторій саме й поверталися, після кількох років роботи, на „Ставрополі“ до Владивостока.

Після трудної дороги через круті перевали, після кількох ночівель у чукотських ярангах, ми, нарешті, добралися до факторії і почали приймати радіостанцію.

Все було тут попсоване. Радист, що колись тут працював, спішно виїжджаючи, забув спустити воду з баків і мотора. Вода замерзла і, звичайно, розірвала сорочку циліндра, розламала баки. Великі бутлі з дистильованою водою для акумулятора теж полопалися, і в них холодно виблискував білий лід.

Наш радист довго крєктав, але нічого не вдієш, треба було починати ремонт.

Ми помагали йому, як могли. Спочатку лагодили сорочку мотора всім, що могли знайти. Циліндр мотора виглядав тепер, як людина з величезним флюсом, бо ми, щоб полагодити його, використали всі запаси ізолювальної стрічки, шкіри, глини й мотузків.

Закінчивши ремонт, ми збиралися рушати додому. Радистові доводилось лишатися самому, і він за час перебування на цій станції натерпівся таки всяких страхів, які, правда, він вигадував собі сам. Розповідав він потім, що ніби до вікон щонаочі підходили ведмеді і навіть один ліз у шибку... Але страхи—страхами, а коли зірвало антену з щогли, він сам в пургу й мороз поліз на щоглу і, схопивши за кінці розірвану антену, полагодив її, щоб не зривати й на один день роботу станції...

З Пінкігнея ми вирушили на собаках пізно ввечері, сподіваючись до півночі добігти до групи чукотських яранг, що в них ми зупинялися 5—6 днів тому і були зачаровані люб'язністю та гостинністю чукчів.

Провідник наш поїхав уперед ще вдень, а ми з каюром Іваном мчали тепер на нартах, запряжених кращими камчатськими собаками. В нашому запрягу передовий собака мав надзвичайне, так зване, „нижнє“ чуття. Йдучи по сліду нарт, що колинебудь, з місяць тому, проходили тут, він знаходив дорогу. Другий у цьому запрягу заздалегідь міг передчувати погоду. Був собака як собака, поки погода була тиха, але якщо відчував він наближення пурги, то ніяка сила не могла його зупинити і він завжди тяг увесь запряг до якоїнебудь скелі.

Їхали ми добре. Собаки бадьоро бігли по твердому снігу, а ми, звірившись на їхнє чуття, сиділи собі спокійно і думали, що наближаємося до яранг, до яких лишалося не більше як десять кілометрів.

Мене тільки трохи непокоїла темрява. Я весь час дивився вперед, щоб розпізнати місцевість, але видно було тільки собак та невеликий клапоть білої рівнини перед ними.

Я штовхнув каюра Івана в плече, щоб висловити йому свої побоювання, коли раптом усі собаки, а їх було шість пар, прив'язаних до довгого ремня,—всі собаки пропали, зникли. Це так вразило мене, що я миттю зіскочив з саней, але тут же відчув, що робити цього вже було не варто. Я був не на землі, а в повітрі, кудись летів униз, спиною вперед.

Літати справа для мене звична, але цей політ наврод чи кому сподобався б. Нічого ще не тямлячи, я дуже вдарився спиною й головою об твердий сніг і так лишився лежати нерухомо.

Кажуть, що людина перед можливою загибеллю згадує все своє життя. Не знаю, як в інших, але нічого з свого життя я не згадав, а тільки в голові промайнула думка: „пропав по-дурному“.

Лежачи на спині, я поворушив пальцями рук і ніг, перевірів. Виявилось, що цілі. Потім, утрамбувавши в снігу, роблячи якнайменше рухів, я став міркувати, що могло статися. Лежачи на спині, в темряві, я все таки бачив, як сіється в мене перед очима сніговий пил.

Як потім виявилось, собаки, бігши по рівнині, привезли нас до глибоченного яру і з розгону полетіли вниз... Тепер вони були десь далеко, нижче за мене, й жалібно скавулили...

Я був десь посередині схилу, а каюр, мабуть, устиг зіскочити раніш за мене й подавав голос десь вище на кілька десятків метрів.

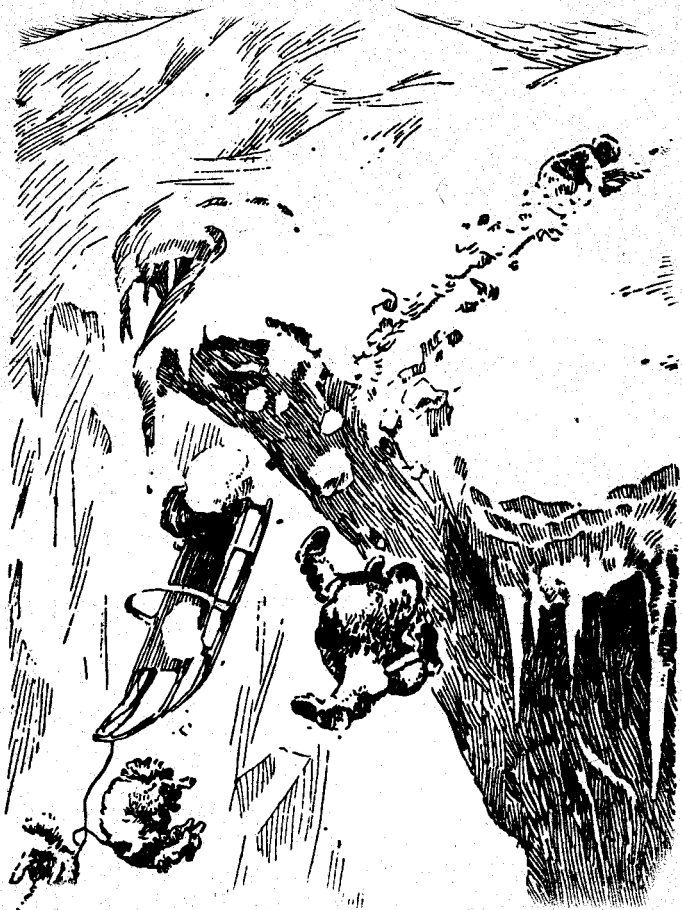
Незабаром я побачив вогник запаленого сірника і почув Іванів голос:

— Що, Маврикій Трохимович, не вбились?

Крикнувши каюрові, що, мабуть, ми з ним ще поживемо, я став з ним перегукуватися, радитися, як вийти з трудного становища.

Схил був укритий глибоким шаром снігу і спадав дуже круто. Отже й пробувати видертись нагору було не варто. Оглянувши приступок, на якому лежав, я гукнув каюрові, щоб він спускався до мене. Котився він униз обережно й поволі, і скоро я побачив його, запорошеного снігом по самі вуха.

Трохи нижче ми знайшли собак. Вони лежали



Собаки з розгону полетіли вниз до глибочного яру.

в снігу, заплутавшись у посторонках запрягу. Деякі з них уже втоптали під собою сніг, певно, лаштуючись на нічліг.

На дні яру сніг був пухкий. Довелося витягти з нарт лижі, я став на них і, по пояс у снігу, почав торувати шлях для собак. Вони рушили за мною, ледве тягнучи важкі нарти, що гребли поперед себе цілий вал снігу.

Через кілька годин такої роботи ми знов вибрались наверх і далі вже їхали обережно й поволі і на світанку прибули до чукчів.

Після пригоди ми проспали цілий день, і тільки 23 грудня повернулися додому, перебравшись через Опиль-Гільгінський перевал.

Зійшовши на саму вершину, ми побачили бухту, і не впізнали її. Вся вона стояла чиста, без жодної крижинки. По хвилях ходили білі баранці і мріли якісь чорні цятки. Спустившись нижче, ми побачили, що то величезні зграї чорних качок.

Коли ми приїхали, Фаріх розповів, що чукчі частенько заходили запитати, коли повернуся я додому, й дуже турбувалися за мене. Але Фабіо не встиг закінчити своє оповідання, як відчинились вхідні двері. Він, навіть не обертаючися, гукнув:

— Маврикій, до тебе гості прийшли.

І справді, це були чукчі, мої гості й друзі...

10 січня чукчі привезли з радіостанції наказ Москви, щоб ми влаштували бензинову базу в Колючинській губі. Радист переказував, що йому пощастило перехопити передачу Хабаровської радіостанції—про готу-

вання льотчиків Громова й Чухновського до розшуків американського льотчика Бена Ейельсона, який зник невідомо куди дорогою з Аляски до шхуни промисловця Свенсона, що вмерзла біля мису Північного... Для цієї експедиції і потрібна була бензинова база...

Чукча, що привіз нам „папірця“ від радиста, бачив дорогою на перевалі ведмедя. Попросивши в нас гвинтівку, він повернувся назад, знайшов його по сліду і вбив, притягнувши шкуру нам у подарунок.

Але назад виїхати не встиг. Того ж таки дня почалася пурга, навіть трудно було вийти за двері. Всі наші ящики замело снігом так, що ми не могли й пізнати, де вони стоять.

Переглядаючи записи в щоденнику, я згадую ті дні: „10 січня. Снігопад загрожує нам катастрофою. Підрахувавши навантаження снігу, ми зрозуміли, що на кожен літак тисне, принаймні, 150 пудів.

16 січня. Спорядив гінця по голів тубільних рад. Обміркуємо питання про санну партію—до мису Північного з бензином і харчами. Справа дуже серйозна—страшно загубити людей і собак. Може сам стану на чолі санної партії, якщо погода не покращає. Місяць перший день на ущербі, здається, погода ліпшає. Екіпаж повеселішав.

17 січня. Я запрошував до себе тільки голів тубільних рад. Але приїхали не тільки голови, а й увесь з'їзд рад Кевачського району. Приїхали, власне, всі, хто мав собак.

Довелося скликати збори з двома перекладачами. Я розповів про все. Треба було пояснювати просто

й докладно, ждати поки перекладуть, подумують та порадяться,—і все це тривало годин з чотири. Ескімоси взагалі говорили, що вважають рік за дуже нещасливий. Тепла погода, значить, на собаках швидко не поїдеш, а це шкодить і промислам. Деякі селища нічого не вполювали і сидять тепер на морській капусті, яку викидають хвилі на берег... Але собак усе таки обіцяли зібрати найкращих... Найбільше сподобався мені голова з'їзду: дуже велична особа, типовий північно-американський індієць, лоб перев'язаний ремнем... Але... залишився ночувати в мене, вночі додому не поїхав, каже, що на перевалі може схопити чорт! Потім він розповідав мені, що деякі чукчі запевняли: немає криги, погано для полювання, а в усьому цьому винуваті ваші літаки.

Я дуже радий, що таким наклепам ніхто не повірив“...

Ми виконували розпорядження уряду. Дуже трудно, але все таки можливо було організувати базу на Колючинській губі. Для цього треба було тільки знайти на Чукотці 200 собак, 20 нарт і 20 каюрів, крім цього—тару для бензину.

Експедиція мала пройти на собаках 1500 кілометрів по місцевості дикій і трудній, де не можна знайти ніяких кормів для собак.

Разом з головами рад приїхали до мене начальники постів прикордонної охорони, і ми з ними опрацювали план робіт, порядок постачання харчів членам сімей, які лишалися тут.

Пурга не вщухала. Але все таки 25 січня, під са-

лют гвинтівок, перший каюр став на лижі і з червоним прапором рушив у дорогу.

До Москви пішла радіограма:

„Санна партія вийшла 25 січня—15 нарт, взявши для Колючинської губи бензину 350 кілограмів, запас продуктів полярної укупорки. Базу вибрано в районі Крест-Біляка на східній стороні Колючинської губи, місцева назва Майнад-Кергін, дві яранги. Для одного запрягу взято харчів на 30 день—до землянки Кеньки Півника. Для Північного—1000 юкол, п'ять пудів пошти. Чергує остання нарта полярних собак для зв'язку з радіостанцією. Більше собак і тари немає“.

РОЗДІЛ П'ЯТНАДЦЯТИЙ

ДО ГИРЛА РІКИ АМГУЕМА

Під крилами ми вирили в снігу великі траншеї. Потім обидва крила машини вкрили брезентами, а під ними запалили всі паяльні лампи і примуси, які тільки в нас були. Перед цим ми з третьої години ночі гріли воду для моторів.

Лампи й примуси шуміли, навіваючи всякі неприємні думки.

Один із параграфів льотного статуту говорить так: „Для пожежної безпеки не підходити до літака запаленою цигаркою ближче ніж на 50 метрів“. Цей пункт не йшов нам з голови. Що сказала б по-

жежна охорона якогонебудь аеродрому, побачивши, як ми запускаємо наші мотори!

Через деякий час лампи і примуси допомогли. З крил стала стікати вода, потім полилася струмками, і сніг, що налетів за зиму всередину машин, почав танути. До 12-ї години ми спромоглися завести мотори обох літаків.

Лишивши їх на газу, ми напилися чаю, трохи за-спокоїлись і, переодягшись в суху, теплу одягу, по-сідали на свої місця в машинах.

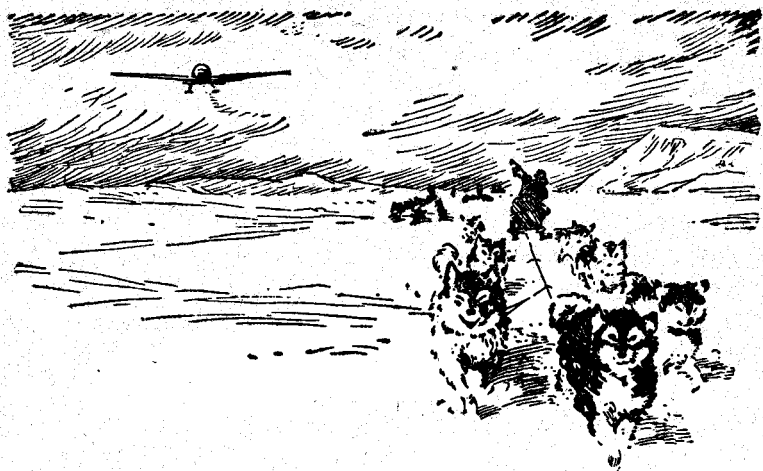
Я злетів перший. Уже в повітрі на крені я поба-чив, як розбігався літак № 182. Порівнявшись з ним, я взяв курс вздовж берега моря на північ. З голови не йшла мені фраза одного чукчі, коли на по-чатку полярної зими попсований літак № 182 зупи-нив нашу експедицію. „Соловік не птися. Птися поле-тіла б“...

У повітрі поверхні крил стали остаточно очища-тися від снігу. Спочатку в моторі чути було стукіт, але далі він почав працювати рівніше й рівніше.

Ми набрали висоту 1500 метрів. Погойдувало. Вни-зу простягалася біла, зубчаста від гострих гір країна, що майже нічого спільного не мала з картою місце-вості, яка була в наших руках.

Першу посадку ми вирішили зробити біля своєї радіостанції, в Пінкігнейській бухті, щоб дістати які-небудь свіжі новини в нашого радиста.

В бухті було чимало застругів, але ми приземлилися щасливо. Радист, трохи знаючи по-англійському, не відходив від апаратури, йому хотілося дізнатися, що



Ми низько пройшли над ланцюгом з двох сот собак.

відбувається на мисі, біля якого стояли „Нанук“ і „Ставрополь“. Але замість цього довідувався більше, що діється в світі взагалі.

28 січня ми полетіли далі, поминувши дорогою біля мису Негліган санну партію нашого каюра. Всі, хто їхав на собаках, побачивши нас, підскакували, махали шапками й руками. Ми низько пройшли над розтягненим ланцюгом з двох сот собак і незабаром, через годину і п'ятнадцять хвилин польоту, побачили аеродром бухти Лаврентія, розташований на вкритій снігом галечній косі, біля самих будівель.

Всі жителі селища повиходили на вулицю. Власне вулиці тут, в звичайному розумінні, не було. Селище складалося з кількох будиночків і яранг. Попереду

стояв начальник прикордонного поста й вимагував мітлю, показуючи, в якому місці нам треба було приземлитися. Мітла й була, здається, основним елементом устаткування аеродрому.

В бухті Лаврентія містилася Чукотська культбаза, оточена п'ятьма будинками; тут була школа, інтернат для дітей, невелика лікарня і житловий будинок для співробітників. Місцеві жителі оселилися в гирлі біля моря.

Про наш приліт уже знали, бо місцева радіостанція тримала постійний зв'язок з Пінкігнеєм.

Відпочиваючи, ми відвідали школу при культбазі. Там нас познайомили з хлопчиком, який, ідучи в гості до батька, застрелив з невеликого вінчестера білого ведмеда. Той, очевидно, перекочовував з одної бухти до іншої. Молодий мисливець зупинився переждати сильну пургу і дуже здивувався, зустрівши ведмеда на суші та ще й на горі. Перевернувши нарти, щоб собаки їх не потягли і не привезли в пашеку ведмедеві, хлопець пождав трохи і став націлятись. Застреливши ведмеда, він зняв з нього шкуру й привіз додому.

Розповідаючи про своє полювання, хлопчик ні трохи не хвастив. Почувалося, що він бував на полюванні, часто чув про звички ведмедів і застрелив звіра без страху, виявивши не абиякий мисливський хист.

Нас дуже зацікавили дитячі малюнки, що їх нам показали на культбазі. Малюнки були невмілі й дивні. Діти зображували ті речі, яких вони ніколи не ба-

чили, наприклад, дерева. Гілки їхні спершу росли вгору, а потім загиналися вниз, як крила підбитої чайки. Зате моржі, тюлені, білі ведмеді були як живі.

Другого дня ми встали до світанку, щоб за один переліт прибути на мис Північний. Від бухти Лаврентія до мису Дежньова—найпівнічнішого краю Азії—розляглося море, місць для посадки немає. Праворуч по крилу, за протокою ми бачили американський берег і високу гору мису Принца Уельського. Видно було також острови Діоміда в протоці...

Від мису Інцова на Чукотці ми пішли вглиб Берега, бо висота хмар була невелика і берег скелястий. А глибше були долини якихось річок, не позначених на карті.

Це дуже приємне й захватне почуття—літати над невивченими місцевостями!

Летимо ми довго. Всі наші підрахунки, взяті з запасом, вийшли менші за справжню довжину дороги. Нарешті, показалася вдалині Колючинська губа і острів Колючин. Тут ми тільки остаточно визначили географічне місце й підраховали можливий час перельоту до мису Північного.

Над гирлом ріки Амгуема я побачив у повітрі точку й почав придивлятися до неї. Спочатку вона схожа була на птицю, потім збільшувалась і, зрештою, виявилось, що це літак.

Назустріч нам ішов якийсь червоний біплан. Я взяв праворуч. Як треба, за всіма правилами, привітально гойднув двічі крилами. Біплан також відповів салютом, і ми розійшлися. Я полетів на схід, а біплан кудись на захід, очевидно, в Америку.

ПЕРШИЙ ПОЛІТ БЕНА

Підлітаючи до мису Північного, я кілька разів хлопав хутряною рукавицею по коліну Фаріха. Мене цікавило—чий літак ми зустріли в дорозі. Фаріх розумів, чого я від нього хочу, але на моє німе запитання нічого відповісти не міг... Ясно було, що літак американський, але чий саме, вгадати ми, звичайно, не могли.

Тут могли літати хібащо Ейельсон,—значить знайшовся він!—або ще Дорбант. В обох були моноплани, а наш зустрічний мав два крила; я його уважно розглядив і помилитися не міг.

... Ззаду, за нами, трохи праворуч ішов літак № 182. Здавалося, що він, не рухаючись, висить у повітрі.

Клапті туману заважали дивитися вперед. Але незабаром Фаріх штовхнув мене, побачивши далеко попереду вузьку, ледве помітну смужку. Це вигинався берег ніби літерою „С“. Ми бачимо невеличку темну шкаралупку з двома сірничками-шоглами. Але розпізнати—„Нанук“ це чи „Ставрополь“—покищо не можемо...

Мис перед нами. Це таки „Ставрополь“. Перше, що помітили ми,—чорна смуга кіптяви на льоду. Дим з труби корабля стелився по снігу і, певно, вітер довгий час тут віяв в одному напрямі, отже й утворилася довга смуга зачорненого льоду. „Ставрополь“

стояв, запорошений снігом, у дуже незручному місці: з трьох боків було відкрите море.

А де ж „Нанук“? Нарешті ми побачили і його під самим берегом. А біля шхуни...

Біля шхуни ми побачили таке, що нас здивувало вкрай.

Коли б ріс біля „Нанука“ ліс, якого немає на всій Чукотці, ми так не здивувалися б; коли б „Ставрополь“ і „Нанук“ стояли на чистій воді, ми могли б тільки подумати, що сильний шторм погнав кригу в море, і все! Але те, що побачили ми біля шхуни, вразило нас нечувано. Такого ми не сподівались. На льоду біля шхуни стояли... три літаки!..

Біля них метушилося чимало людей, біля шхуни диміло вогнище, розкладене для нашої посадки. Літаки були не міражем, і за кілька секунд я вже бачив на крилах чужі розпізнавальні знаки.

Бачивши дим вогнища, я знав, у який бік віє вітер, і пішов на посадку.

Нашу машину кілька разів підкинуло на застругах, і ми нарешті спинились.

Промерзлі наскрізь, закутані в хутро, ми ледве повилазили з кабін, руки й ноги не слухалися нас.

Наші машини оточила юрба людей.

— Оце аероплани!

— А лижі які!

— Здорові, товариші!

— Спасибі, що приїхали!

До нас гукали з усіх боків, обіймали нас, тисли руки і враз розступилися. До нас підходив вусатий чоловік

у великій папасі, очевидно, хворий... Кволим після хвороби голосом,—ми дізналися потім, що він тільки но видужав від плевриту, — вусач відрекомендувався:

— Міловзоров, капітан „Ставропбля“.

Підійшло кілька іноземців, і ми навіть зникнули, почувши відомі імена. Тут був капітан Рід, що перший перелетів Атлантичний океан; Іонг, що перший з Ейельсоном прилетів на Аляску.

І справді, було від чого зникнути: ми були рядові, звичайні льотчики, а нас зустрічали тут відомі на весь світ „повітряні вовки“.

Останнім підійшов до нас іноземець, підстаркуватий чоловік з бритим обличчям.

— Свенсон,—сказав він. Ми зразу зрозуміли, що це власник „Нанука.—А це,—додав американець,—моя дочка Мері. Знайомтеся.

Арктика не шкодувала для нас сюрпризів. Перед нами стояла елегантна дівчина, якої в цих краях зустріти ми зовсім не сподівалися.

Навперебій розпитували нас про політ, про новини. Всі чомусь забули, що ми самі тільки но вивалилися з такого ж полону, а про новини знаємо менше, ніж зимівники на „Ставрополі“ й „Нануку“, що діставали всі відомості по радіо.

Один з матросів, розштовхавши товаришів, підійшов до Фаріха і сказав йому, ніби з докором:

— А ми тут уже вас дожида-а-лися... Після вашої телеграми три дні воду кип'ятили... Всі порожні бочки налили, боялися, що не вистачить... А вам скільки води треба?



Ейельсон з бортмеханіком Борландом прибули
на мис Північний.

Фаріх відповів йому:

— Та відер п'ять - шість на обидві машини...

І всі розсміялися.

Нас повели до „Ставрополя“, але спочити не дали. Після обіду довелося зразу ж таки йти до містера Свенсона.

Шхуна стояла, припорошена снігом. Щоб не замітало палубу, над нею натягли великий тент.

Зійшовши на борт, ми посідали до столу в кают-компанії. Розпитавши, як годиться, про здоров'я і самопочуття всіх присутніх, ми попросили дати нам останні відомості про зниклого льотчика Бена Ейельсона.

Нам розповіли таку історію.

31 жовтня вранці Ейельсон з бортмеханіком Борландом, на літаку „Гамільтон - 10002“, прибули на мис Північний. Того ж дня в машину вантажили хутра. Першого листопада вранці, перед посадкою пасажирів, матросів шхуни „Нанук“, яких Свенсон вирішив одвезти на берег, щоб не платити їм зайвих грошей за час зимівлі, Бен довго випробовував мотор, згаявши на це мало не цілу годину.

Десь біля десятої години ранку він злетів. Всі довго стежили за машиною, поки вона не зникла сперед очей. Через деякий час вахтовий на шхуні побачив, що літак повертається.

Ейельсон сів біля східного відрогу мису. Підруливши до шхуни, він розповів, що в повітрі температура в кабіні літака дуже підвищилась. Він подумав, що горить вантаж.

Щоб перевірити це, почали перебирати тюки. Ви-

явилось, що нічого не загорілося, але кілька тюків дуже нагрілися від труб ogrівача кабіни.

Викинувши частину вантажу, Бен удруге злетів і понад берегом пішов на Америку.

Радист „Нанука“ цілий вечір сидів з навушниками біля апарата, зв'язався з Номом, але з'ясував, що Ейельсон туди до вечора не прилітав.

Не було його там і другого дня. На шхуні і на „Ставрополі“ всі схвилювались, коли дізналися, що не прилетів він на Аляску й третього дня.

Невже Ейельсон загинув разом з Борландом і всіма пасажирами? Нікому не хотілося вірити, що літак „Гамільтон“ лежить розбитий у тундрі, поховавши в своїх уламках десять чоловіка.

Притихла навіть жвава Мері, забувши про полювання. Дівчина ходила за Свенсоном, запитуючи щоразу про те, що хвилювало її:

— Папа, що могло статися?..— говорила вона.— Може й справді загорівся вантаж? Я не хочу, папа, вірити в поганий кінець, я не хочу, папа...

Свенсон хмурився. Нещастя переслідували його. Він хвилювався за людей, за вантаж, за свою комерційну репутацію.

Шкіпер Фонк був людина не без забобонів. Він дуже підозріло поставився до повернення Бена після відльоту і роздумував про те, що хоч мореплавство й небезпечна справа, але авіація—ще гірша. Тут хоч вода завжди під тобою, а там—повітря і всі неприємності метеорології.

Вранці 5 листопада молодий радист-практикант,

що не відходив кілька день від апарата, почув виклик: „Нанук“! „Нанук“! „Нанук“!

Викликав Ном, щоб сповістити про Ейельсона. Ейельсон і Дорбант прибули до Нома щасливо.

Виявилось, що в день виходу з мису Північного, в районі Колючинської губи літаки потрапили в велику пургу. Сніг так заліпив обидві машини, що льотчики вирішили повернутися назад. Вони зробили посадку поблизу якихось чукотських яранг. Там вони й прожили чотири дні, переживаючи пургу.

Всі зітхнули з полегшенням і дякували молодому радистові за таку звістку.

Зморшки на обличчі Свенсона розійшлися. Перший рейс хоч і приніс чимало хвилювань, але все таки закінчився щасливо. Вісім чоловіка команди „Нанука“ були вже майже дома, в Алясці. Хутра теж були цілі.

Через добу Ейельсон збирався прилетіти за другою партією пасажирів. Це мали бути Свенсон, Мері й капітан „Ставрополя“ Міловзоров, якому радянський уряд наказав вилетіти на американському літаку до Сполучених Штатів—лікуватися. Павло Георгійович знову був небезпечно хворий на плеврит.

10 листопада з Аляски повідомили, що Ейельсон і Дорбант на двох літаках вилетіли з Нома, але в Берінговій протоці їх захопив сніговий шторм. Дорбант загубив десь літак Ейельсона і насилу зміг вернутися назад у Ном.

На шхуні й на „Ставрополі“ нетерпляче ждали „Гамільтона“ Бена, але ні того дня, ні наступного літака не було.

ТІНЬ РОЗВИТОГО ЛІТАКА

Минали останні дні перед початком полярної ночі. Погода гіршала, а Бена все не було. Люди хвилювалися — на Північному і на Алясці і по всій Америці.

Першу звістку про якийсь літак приніс чукча Риртиргін, що приїхав на нартах до шхуни, не зважаючи на страшну пургу. Дорогою він ледве не замерз, але все таки поспішав, щоб розповісти, що бачив десятого листопада, повертаючись до своєї яранги з культбази в бухті Лаврентія.

Риртиргін бачив опівдні, як низько кудись до мису пронісся літак. Чукчу розпитували досить ретельно, не надіючись на календарну точність дня, в який він бачив літак.

Чукча образився. Мерщій збігавши до нарт, він приніс моржовий клик, весь у дірочках. В одній з них стирчав костяний гвіздок. Це, за поясненням Риртиргіна, був сьогоднішній день. А от, через дві дірочки назад, він бачив літак.

Сумнівів наче більше ні в кого не було, простий підрахунок показав, що це було десятого листопада. Чукотський календар не брехав.

Ранком другого дня до шхуни під'їхали нарти Кеньки Півника, місцевого мисливця.

Півник розповів, як він бачив літак. Над його землянкою, що стоїть на вузькій косі лагуни Амгуема,

надвечір десятого пролетів літак, зробивши над його житлом два кола.

— Ну, ти вже розкажеш, Кека...—не вірили йому матроси.—Подумаєш, який у нього хмарочос, що над ним літаки кружляють.

— Твою землянку, мабуть, так замело снігом, що ти її тепер і сам не знайдеш, не то що літак...

Справа була дуже серйозна, але свідченням Кеньки Півника взагалі вірити було трудно, бо мав він славу барона Мюнхгаузена. Просто - на просто, хто знав Кеньку, мали підстави вважати його за брехуна.

Приїхав Кенька колись на мис Північний з Анадира, прочувши, що тут рай для мисливців. Це був низенький чоловічок, зовсім низенький, говорив дуже тонким голосом, волосся в нього було завжди скуйовджене і чомусь Кенька завжди підскакував,—таке було враження, що коли б йому крила, то обов'язково закурикав би. За це його і прозвали Півником.

Треба сказати, що Кенька, дуже хитрий і розумний чоловічок, був непоганим мисливцем, упертим і спостережливим.

Хутрѣ здавав він немало, любив випити чарочку, послухати якунебудь новину, розповісти, що сам бачив, добре прибрехати, бо найголовніше для нього було—аби добре виходило.

Але „випити“ на крайній півночі справа не така й легка, отже, без Кеньки не обходилась жодна визначна подія—приїзд якоїнебудь експедиції, або прибуття шхуни...

Він завжди ладен був запрягти своїх тринадцять

собак, щоб проїхати 300 — 400 кілометрів, коли дізнався, що в факторії чекають пароплава, який привезе нових лікарів і зимівників, а старих забере. Кенька в таких випадках завжди встигав, і вже часу даремно не гаяв: він привозив моржові ікла або песця третього сорту і намагався продати чи обміняти на люльку, ніж або ще який інструмент. Він знав, що люди їдуть додому і там собі зможуть купити ножа, а моржових іклів там не дістанеш.

Кеньку спіймали кілька разів і на шахрайстві. Мало-досвідченим приїжджим людям він двічі зумів продати шкурку зайця замість песця, пришивши до неї песцевий хвіст.

„Білий?“ — „Білий!“ — „Пухнастий?“ — „Пухнастий!“ — Значить песець! А потім виявилось, що це звичайнісінький заєць-біляк, і від песця тікає завжди аж сніг курить, а поряд вони лежали тільки в Кеньки в землянці.

До шхуни „Нанук“ і на „Ставрополь“ приїздив він уже не вперше. Тільки на чукчі рознесли по околиці новину, що біля мису Північного стоять два судна, Кенька, попрощавшись з своєю солідною і здоровою дружиною, помчав до мису, передчуваючи немало приємностей.

Тоді ж таки, в перший день знайомства з екіпажами „Нанука“ і „Ставрополя“, Кенька розповів про своє полювання на полярного вовка. Ці оповідання Свенсон переклав для Мері, і вона вважала Кеньку за хитрого й жорстокого чоловіка, але дивилась на нього з захопленням.

— Я,—говорив Кенька,—коли знайду виводок вовчий, так щенятами не вбиваю. Коли в виводку п'ятеро, то так вони й дорослими будуть мої.

— А як же ти це робиш?—питали матроси.

— А я їм жижки, піджилки, на ногах підріжу...

— Ах, ти ж поганець! Живим?

— А звісно, не мертвим. От вони вже й не можуть утекти нікуди. А мати—завжди мати: вона їх годує, а вони лазять на передніх та й жеруть, а до осені стануть великі від непорушності та від доброї їжі, більші за матір, а вона їм носить та й носить зайців та куріпок... А як упаде добрий сніг, то я до цього місця підйду, знаю, що тут вони... Вовчиця, звісно, драла, а вони, голуб'ята, мої, всі п'ятеро. А коли б маленькими вбив, то нічого й не мав би. А тут мені і за шкуру заплатять, та й за знищення вовків дещо перепаде... Тут у нас премію дають за вбитого вовка, бо він же оленів загризає... Ну, а взагалі полювання—діло хитре... Його теж розуміти треба...

Кенька розповідав і зовсім неймовірні речі.

Ведмедя він, одверто кажучи, трохи побоювався і тому на цього звіра в нього були свої особисті погляди. Кенька вважав, що білий ведмідь чи не розумніший навіть за нього самого. Він розповідав, як цей поважний звір полює на качок і гусей.

Коли гуси линяють, а вони на півночі міняють своє пір'я все зразу, літати вони не можуть. Скинуть пір'я та й ждуть, поки виросте нове. В такі періоди голі гуси збираються в озерцях великими зграями і плавають гуртом аж поки не зможуть знятися в повітря.

В цей час вони дуже обережні, а коли наближається до берега озерця звір чи людина, вони зразу ж перепливають на другий бік. Так і полювали на них: кілька чоловік ставали круг озера, зганяли гусей у якийнебудь закуток і вибивали до ноги... Так от, Кенька запевняв, що ведмідь полює на гусей так само—дуже розумно. Заганяє їх на вузьке місце, стає на задні лапи, бере в передні палицю і б'є птахів по голові...

— А потім збирає і „кушає“...

— А може він і вогнище запалює?.. І чарочку випити може?—глузували з Кеньки матроси.

— Була б горілочка, то й ведмідь би випив... Кажу ж вам, стає на задні лапи і палицею б'є. На власні очі бачив—одного разу з сотню перебив...

— Ну й бреше ж...—кивали головами матроси.

Мері часом, слухаючи оповідання Кеньки Півника, навіть співчувала йому. Свенсон перекладав їй усе докладно, а Мері думала собі: „Ведмедя досі вивчили мало, то хто й зна, може, він і справді б'є гусей палицею“. Мері навіть думала дослідити це питання докладніше для нової сенсації: „Про невідомі людям звички білих ведмедів“. Мері вчиняла Кеньці формальний допит—де він спостерігав такі факти, скільки разів.

Кенька брехав, брехав і, нарешті, забріхувався остаточно, підскакував, махав руками, як півень крилами, і тікав, запевняючи, що йому пора йти годувати своїх собак.

... Отже, довіряти Кеньці підстав було мало. Особливо в такій важливій справі, як свідчення про літак,

що він бачив його над своєю землячкою десятого листопада.

Але на цей раз Кенька казав правду. Через деякий час приїхав до мису Кеньчин сусід, що жив від Півника кілометрів за тридцять.

Це був мисливець Міненко, кремезний бородатий чоловік, що полював у цих краях на тюленя й ведмедя, а також постачав факторії мису Північного плавник на дрова.

Міненко потвердив, що повідомлення Півника правильне. Вийшовши годувати собак, він сам почув якесь сильне гудіння. Міненко зразу зрозумів, що це літак. Самої машини він не бачив, була сильна пурга, але, чуючи звук, можна було думати, що літак ішов до гір, вглиб Чукотки.

Сумнівів не лишалося, що це був Ейельсон. Очевидно, він заблудив; летіти в сторону гір йому було не по курсу, а від землянки Кеньки Півника до мису Північного треба було летіти всього лише тридцять хвилин.

... Аляскінські радіостанції щодня по кілька разів запитували шхуну „Нанук“, бажаючи дістати хоч які-небудь відомості про Ейельсона і Борланда. Аляска хвилювалася за долю свого шеф-пілота.

Третього грудня з міста Ном вилетіли два літаки шукати Ейельсона. Дуже погана погода в районі мису Принца Уельського, яким закінчується на заході північно-американський материк, спонукала їх повернутися до Нома. Літаки вилітали сьомого, дев'ятнадцятого і двадцятого грудня.

Друг Ейельсона, пілот Кроссон, і льотчик - мексіканець Гілом, що працював у Товаристві, директором якого був сам Бен, поспішали швидше прилетіти на мис Північний, щоб подати якусь допомогу своєму другові й начальникові.

Двадцять першого грудня над шхуною „Нанук“ з'явився літак. Зробивши коло, він приземлився біля самої шхуни. Льотчик Гілом розповів, що він вилетів з Нома разом з Кроссоном, але в районі Колючинської губи вони потрапили в густий туман. Обидва пілоти, умовившись літати тільки в парі, повернули назад і сіли в тундрі. Ніч вони пролежали в спальних мішках.

Вранці погода трохи покращала, пілоти злетіли і знову взяли курс до шхуни, але все таки загубили один одного.

„Нанук“ і „Ставрополь“ пережили знов тривожний вечір. Гілом прилетів. Про Ейельсона не чути було нічого, а тепер зник невідомо куди і Кроссон.

Але другого дня Кроссон спустився біля „Нанука“ і розповів, що, загубивши Гілома в повітрі, він повернув назад і приземлився там, де вони ночували, чекаючи свого приятеля.

Коли прилетів Кроссон, нова тривога уляглася, але... ніяких приемних новин покищо не було.

Двадцять шостого січня вранці обидва пілоти поверталися до Америки. Дорогою вони облітали берег і криги на схід від мису Північного. Години через дві Кроссон повернувся й повідомив, що він бачив засипане снігом сріблясте крило літака „Гамільтон“, частина якого підіймалася над білою рівниною тундри.

Було це так. Пройшовши кілометрів із сто від мису, Кроссон помітив незвичайну тінь на снігу і почав знижуватися, щоб зрозуміти, звідки вона взялася серед цієї безмежної білої рівнини.

Гілом помітив, що Кроссон знижується, повернув свій літак до берега і також бачив цю тінь. Машини почали спіралью знижуватись над темною точкою, і Гілом помітив білий металічний відблиск крила, що стирчало з замету. Обидва льотчики, схвильовані надзвичайною знахідкою, знизилися поблизу від крила. Так, це була розбита машина їхнього друга, вчителя, начальника, якого шанували й любили вони та й усі льотчики Аляски.

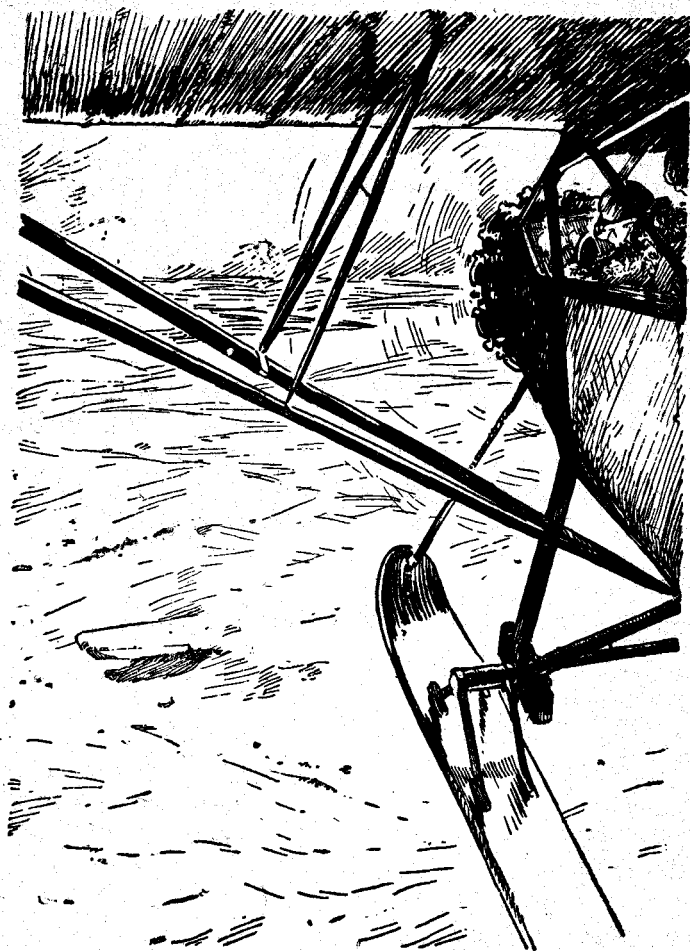
Переконавшись, що це справді крило, Гілом і Кроссон повернулися до шхуни. Ввечері Аляска одержала радіограму:

„Знайдено крило літака „Гамільтон“. Ні Ейельсона, ні Борланда не знайшли. Вони не з'являлися і в близьких жилих пунктах“...

Американські льотчики вирішили серйозно взятися до розшуків Ейельсона. З Теллора, того самого селища, де колись приземлився дирижабль Амундсена „Норвегія“, вилетіли два великі літаки типу „Форчайлд“. На одному з них летів Іонг, кращий льотчик Аляски, з бортмеханіком Юзом, а другий вів канадець, капітан Рід, з механіком Мек-Колей.

Вони долетіли щасливо і приземлилися біля шхуни „Нанук“ о другій годині дня восьмого січня.

Це сумне оповідання почули ми в кают-компанії „Нанука“. Схвильовані люди розповідали всі зразу,



Пройшовши кілометрів із сто від мису, Кроссон помітив
незвичайну тінь на снігу.

доповнюючи один одного... І перше ж питання, яке виникло в нас, було цілком логічне:

— А чому ж американські льотчики досі не розкопали снігу біля уламків крила?..

Капітан Міловзоров, сіпнувши себе кілька разів за довгі вуса, уважно глянув на свою руку, кашлянув і поволі сказав:

— В тому районі, де розбився літак, важкій машині сісти майже неможливо... Великі снігові замети і заструги покривають усе поле... Ви знаєте, Кроссон і Гілом сідали там на своїх легких біпланах, і що вони не поламали машин, так це просто випадок.

Почувши це, ми з Фаріхом багатозначно перезирнулися, добре зрозумівши один одного.

— Треба спробувати,— сказав мені Фаріх, коли ми сходили з борта „Нанук“, щоб іти поспати в нашій каюті на „Ставрополі“.

РОЗДІЛ ВІСІМНАДЦЯТИЙ

МОРЖОВА ШКУРА

Ми таки наважилися спробувати— знайти Ейельсона та Борланда, живих чи мертвих.

Льотчиків зібралось на мисі Північному чимало. Тут були літаки радянські, американські й канадські, але бензину в нас лишилося зовсім обмаль. Я розумів, що успіх розшуків Ейельсона та Борланда залежить тепер від наявності пального.

Кораблі могли привезти сюди бензин тільки під кінець літа. З бухти Провидіння добути його було трудно, собаки були дуже виснажені. Возити пальне з Америки на літаках теж було ніяк, бо вони могли взяти з собою лише стільки бензину, щоб їм вистачило на дорогу сюди й назад.

Мені довелося взяти ініціативу в свої руки. Я перевірів, скільки пального ми можемо дістати на мисі Північному. Це було перше, що я зробив. Ділові стосунки з американцями та канадцями налагодилися швидко. Загального керівництва в них не було, і будували вони свої плани здебільшого за принципом: „Побачимо, що робитимуть сусіди“. Але час минав, а Борланд та Ейельсон, можливо, дожидалися десь нашої допомоги.

В записці, яку покинув Ейельсон, вилітаючи з дому, він просив не турбуватись про його долю, бо мав він запас продуктів на місяць.

Правда, поки ми добиралися до мису Північного, кілька груп людей виїжджали шукати їх на лижах і собачих нартах, але нічого не знайшли. Об'їздили всі чукотські яранги, але й там ніде їх не було.

Я запропонував американцям і канадцям об'єднати в одних руках всі розшуки, та на сцену зразу ж впливли дипломатичні ускладнення. Мене запитали: „А бензин ви нам даватимете?“

Довелося пообіцяти бензин.

— Якщо будете працювати разом з мною, дам, якщо не будете, то й бензину нема.

Ми всі часто збиралися в капітанській каюті шхуни

„Нанук“, обмірковували докладно наш план і, на-
решті, представники трьох держав підписали прото-
кол про спільну роботу. Вибрали для керівництва
трійку: від Канади капітана Рід, від Америки льот-
чика Іонга і мене від СРСР. Трійка запропонувала
мені керувати розшуками.

Отже, я став начальником розшукувальних експе-
дицій і, можна сказати, що були дні, коли я „коман-
дував“ літаками СРСР, Північної Америки й Англії,
якій належить Канада.

З американцями й канадцями, що прилетіли роз-
шукувати Ейельсона, я встиг познайомитися й запри-
ятелювати. Мені цікаво було, що це за люди, які
в них звичаї і звички.

Найближче зійшовся я з канадським капітаном Па-
том Рід, який знав трохи по-німецькому. Дивною мі-
шаниною з німецької, англійської та російської мов ми
говорили з ним. Це був дужий, трохи похмурий чо-
ловік, пунктуальний, відважний і сміливий, непозбав-
лений деякого романтизму. Він запевняв, що брав
участь у якомусь революційному виступі в Ірландії і
робив там, як казав він, „піф-паф“, тобто брав участь
у якійсь стрілянині. Казав, що наступного року він
полетить навпростець через Атлантичний океан. Я
вже згадував, що цей Рід ще 1919 року літав через
Атлантику, правда, з посадкою десь на Ісландії. Це
був перший переліт з Європи до Сполучених Штатів
Америци.

Ближче познайомився я і з Рідовим механіком
Мек-Колей, мовчазним англійцем, жителем Канади,

що налітає разом з своїм пілотом немало кілометрів на півночі.

Мек-Колей був завзятий мисливець і часто вечорами, коли ми після роботи по готуванню розшукувальних експедицій, збиралися в кают-компанії „Ставрополя“ або „Нанука“, спокійно розповідав нам про свої мисливські пригоди.

Мері слухала теж, але їй зовсім не подобались способи полювання, про які розповідав Мек-Колей. Це вже було не мисливство Кеньки Півника, а механізоване, справді таки „американське“, полювання. Канадець запевняв, що в нього є вдома човен з безшумним мотором та всяким механізованим приладдям, з штучним очеретом по бортах.

Не подобалось Мері таке полювання, і вона просила розказати про сутички з білим ведмедем. Всі розповідали хто що міг, розповідав і я.

Згадалося мені, як колись, перебуваючи на острові Бегічева, ми з товаришем надумали поласувати ведмежатиною.

Розпочати полювання вирішив я від струмка Хар'я-Лак, на якому ми мали незабаром збудувати метеорологічну станцію. Ми поставили там чорний намет, щоб його видно було здалека, та й тепліше в чорному. Був у нас один запряг кращих собак, і всі до одного—пси-ведмежатники.

Поставивши намет і пічку на високому місці, щоб видно було з моря, ми знесли все наше майно в намет і лишили собі на нартах невеликий запас продуктів днів на два. Переодягшись в легшу одягу, ми

спустилися з крутого берега мису Нордвік на лід, у море.

В різних напрямках від берега по кризі виднілись ведмежі сліди. В дорослого ведмедя нога круг ступні обростає довгим волоссям, яке вєлочитья по слїду. Отже, ведмїдь залишає за собою на снїгу двї паралельнї глибокї борозни з вїдбитками лап. Коли ми вїдїйшли кїлометрїв на п'ятнадцять вїд берега, нам пощастило натрапити на зовсїм свїжий слїд. Собаки захвїлювалися.

Злїзши на торос, я уважно оглянув у бїнокль горизонт, але ведмедя нїде не побачив.

Перекинувши нарти, щоб їх не потягли собаки, ми пустили двох собак по слїду. Рвонувши вперед, вони зразу ж зникли мїж торосами.

Поскидавши верхню одїж, в самих хутряних ту-журках, з гвинтївками, ножами та бїноклями, ми поспїшили по ведмежому слїду.

Йти було дуже трудно, доводилося злазити на тороси, провалюючись по пояс у снїг мїж ними.

Незабаром ми почули гавкїт наших собак і подалися вперед бїгцем.

Величезний бїлий ведмїдь стояв на рївному льоду, а бїля нього два собаки: один стояв нїс до носа з ведмедем, а другий заходив ззаду.

Як тїльки ведмїдь пїдводив лапу, щоб збити переднього собаку, другий ззаду хапав його за ногу. Здоровенний ведмїдь миттю обертався, щоб ударити його, але ззаду гострї зуби знову впиналися йому в ногу.

Собаки тримали ведмедя на місці. Вовтузилися всі вони так гаряче, що сніг розлітався з крижини, і незабаром вона стала рівна й гладенька, як на ковзанці.

Я наближався поза торосами, намагаючись зайти проти вітру. Вже був націлився, але в цей момент почув вищання і побачив, що один собака вже мертвий. Ведмідь влучив його лапою.

Підійшовши на двадцять кроків, я з коліна пустив кулю під ліву лопатку ведмедеві. Звір заревів і почав хилитися на правий бік. Другий постріл у голову скінчив усю справу. Біля вбитого ведмедя лежав собака з переламаними ребрами, ніби мішок з кістками.

Застромивши гвинтівку в сніг на вершині тороса, я затяг туди ж таки вбитого собаку, щоб показати місце мого перебування товаришеві. Зразу ж я заходився знімати шкуру. Робота ця дуже трудна, а працювати треба швидко, бо на великому морозі шкура могла замерзнути на звірові. Коли б це сталося, то ні підняти ведмедя, ні зняти шкуру вже не можна було б. Працюючи, я грів руки межі шкурою і ще теплим тілом ведмедя.

Незабаром надійшов і товариш, з яким ми насилу перекинули ведмедя на другий бік. Оббілувавши звіра, ми поклали шкуру на нарти, приведені товаришем. М'яса взяли стільки, скільки могли дотягти собаки.

Трохи поблукавши, ми незабаром добрели до свого намету, стомлені і сонні.

... Мері слухала моє оповідання з цікавістю. Але таке полювання їй теж не подобалось. Вона вчитала

в якійсь книжці про сутичку з ведмедем без будь-якої вогнепальної зброї. Дівчина довго розпитувала, як називається зброя, з якою виходять у Росії проти ведмедя сам-на-сам. Насилу зрозумів я, що дівчина має на увазі старовинну „рогатину“, про яку вона читала в тій же книзі.

— От таке полювання я люблю. Це називається чесно. Без ніяких механізованих штукочок.

Блукаючи з Мері по мису, ми бачили, як розважаються чукотські ребята. В одному з відрогів мису Північного був у скелі жолоб, по якому весною скочується зверху потік води.

По цьому жолобу, сівши на куски товстої моржової шкури, ребята, як на санях, шугали вниз. Вичовгані на льоду клапті шкури блищали, як поліровані.

Стоячи під горою, ми захоплено спостерігали, як діти летіли вниз по жолобу. Всидіти на шкурі було трудно, і хлоп'яки кінчали свою путь унизу на власній спині.

Я маю звичку відпочивати після трудної роботи, і завжди знаходжу для цього час. Це допомагає мені набратися сил для дальшої праці.

Побачивши, як Мері захоплено спостерігає дитячі розваги, я запропонував їй:

— Давайте спробуємо.

— Не помістимося вдвох.

— А ми, — сказав я, — візьмемо в чукців більшу шкуру.

Вибравши підходящу, я прорізав дірочку в кутку шкури, протяг туди вірвовку і з нею на плечах подряпався на маківку мису.

Звідти відкривався прекрасний краєвид, ніби з літака. „Нанук“ стояв оддалік, весь укритий снігом. Чорна смуга кіптяви лежала на снігу й на льоду. На березі виднілись заметені снігом яранги. Над ними стояла факторія. По другий бік мису стирчали в морозному тумані щогли пароплава „Ставрополь“.

Крижана гора круто спадала вниз, і мимохіть почуття страху стискало серце. Подумати тільки: зараз треба буде сісти на шкуру і мчати вниз, під ухил градусів п'ятдесят, до замерзлої затоки під відрогами мису. Сніг з поверхні затоки знесло вітром, і там утворилася прекрасна ковзанка, правда, з розколиною посередині.

Посадивши Мері поперед себе, я зсунув шкуру, і ми полетіли вниз по жолобу. Перша спроба проїшла щасливо.

Нам це так сподобалося, що ми кілька разів з'їжджали з гори, але, треба признатися, вже не так вдало.

Години через дві, стомившись і виголодавшись, ми поспішили на шхуну, де Мері почастувала мене гарячим кофе, дивуючися з мого апетиту.

Розмовляти з Мері мені було трудненько, проте я зрозумів, що їй не до смаку відсутність механізації на нашій горі. Вона вже пропонувала вибрати таке місце, щоб можна було, скотившись з одної, летіти по інерції на другу гору. Мері розповіла, що в них в Америці влаштовують такі механізовані подвійні гори, і називаються вони чомусь „російськими“. Я відповів їй, що такі гори єсть і в нас, але називають їх... „американськими“.

Містер Свенсон був, очевидно, дуже задоволений нашими спортивними розвагами. Він дякував мені, що я відтягаю увагу Мері від усяких сумних думок, бо дівчина все ще ніяк не могла заспокоїтись і звикнути до думки, що Ейельсон загинув.

Згадавши про спортивні розваги, Свенсон розповів мені, що Мері незадовго до від'їзду на північ, у Сіеттлі, скачучи на коні, звихнула собі ногу. Він навіть хвастав, оцей старий, вогники задоволення блищали йому в очах: от, мовляв, яка в мене дочка, навіть ногу собі звихнула!

З того ж спортивного інтересу Мері почала вчити чукчів будувати з снігу хатини. В цих краях такого ще не бачили. Чукчі поглядали на незвичайну дівчину, дивуючись, як вона вирізує пилкою цупкий як цукор сніг, підчищає сокирою величезні цеглини і складає стіни й купол хатини, яку американці називають „ігло“...

Я придивлявся, як це робиться, допомагав Мері, і все це дуже стало мені в пригоді, коли довелося вилетіти на місце катастрофи.

РОЗДІЛ ДЕВ'ЯТНАДЦЯТИЙ

ТАМ, ДЕ ЛЕЖАЛО КРИЛО

Готуючи розшукувальні експедиції, я не мав ні хвилинки вільної. Мені треба було подивитися на розбитий літак. Оглянувши все на місці, можна було

знати напевне, чи варто шукати Ейельсона десь у тундрі. Можна було б догадуватись, чи він загинув, чи пробирається десь до населених пунктів.

Я знав, що в районі гирла ріки Амгуема було велике нагромадження снігових застрів. Посадка в такому місці загрожувала чималою небезпекою.

Я вирішив запитати Москву, щоб уряд мені дозволив рискнути одним літаком. На другому мали вивозити пасажирів „Ставрополя“. Одержавши дозвіл, я порадився з Фаріхом, і ми вирішили взяти на літак, крім себе, тільки двох охочих.

Перший погодився летіти з нами практикант московського інженерного училища Дубровін, другий — спокійний, урівноважений кочегар Садкін, що встиг за своє життя побувати на всіх морях земної кулі.

Ми гуртом ухвалили, що зразу, як тільки я вилечу з мису, вийдуть кілька собачих запрягів з людьми — нам на допомогу.

Ще до відльоту я помітив, що люди з команди „Ставрополя“ про щось змовляються, ходять з урочистими й натхненними обличчями, радяться з капітаном... Я не міг збагнути, в чому справа, поки не з'явилася до мене делегація з проханням дозволити чималій групі людей рушати до місця аварії на лижах. Почуття обов'язку розвинене дуже високо в людей, що працюють в Арктиці. Кожен поспішає на допомогу товаришеві, знаючи, що завтра може опинитися й сам у трудному становищі.

Організувавши групу добровільців, я знявся в по-

вітря і через якихось сорок хвилин побачив крило літака „Гамільтон-10002“, яке стирчало з замету.

Біля крила зручного місця для посадки не знайшлося. Довелося пройти в повітрі в напрямі ріки Амбуема кілька кілометрів. Вибравши трохи зручнішу площадку, я став приземлятися. В голові невідступно вертілася думка: „Чи витримає шасі машини сильні удари об нерівний лід?“

Газ закритий. Земля все ближче й ближче... Не звертаючи уваги на напрям вітру, ми стежимо тільки за тим, щоб сісти вздовж застругів... Я бачив, що Фаріх тривожно поглядає вниз, тримає напоготові руку, щоб при нещасному випадку зразу ж закрити контакт, щоб не спалахнув мотор.

Сніг уже попід самими лижами... Ще момент... Але шасі витримує посадку, машина біжить повільніше і спиняється.

Фаріх вискакує з кабіни, зразу ж оглядає лижі й показує пальцем, що все в повному порядку. Потім він знову лізе в літак, і ми, провалюючись у заметах і чиркаючи то правим, то лівим крилом по снігу, поволі рулимо до крила „Гамільтона“.

Ми довго ходимо по сніговій рівнині, але скрізь навкруги так біло й чисто, що здається—крило кудись зникло. Чи варто розпочинати дуже трудну роботу на морозі, коли ніщо не свідчить, що тут можна знайти сліди відважних пілотів?

Я завжди пам'ятатиму ту ніч. На безлюдній рівнині тундри стояв літак; всередині в ньому, проти всяких правил, горів великий чотириріжковий примус, що



Всередині літака горів великий примус.

давав світло й тепло. Четверо людей, скорчившись у незручному хутрянному одязі, пили чай, кружку за кружкою, щоб хоч трохи зігрітися від страшного сорокаградусного морозу... Вітер тонко співав арктичну пісню, а по фюзеляжу літака цілу ніч хлопали кінці брезенту, пропускаючи через щілки голубувато-тьмяне світло північного сяйва... Вранці я уважно обслідував район аварії, оглянув дюралюмінійове, вкрите шаром берилію, сріблясте крило, що стирчало спід снігу. Воно було збудоване дуже міцно, але, глянувши на нього, я побачив якусь хвилю, що ніби про-

Йшла по його поверхні й застигла. З цієї деформації можна було зрозуміти, що літак зазнав страшного удару. Крім того, я зрозумів, що друге крило не обов'язково мало бути тут же. Воно, мабуть, лежало десь поблизу. Значить, удар був такий, що люди врятуватися не могли.

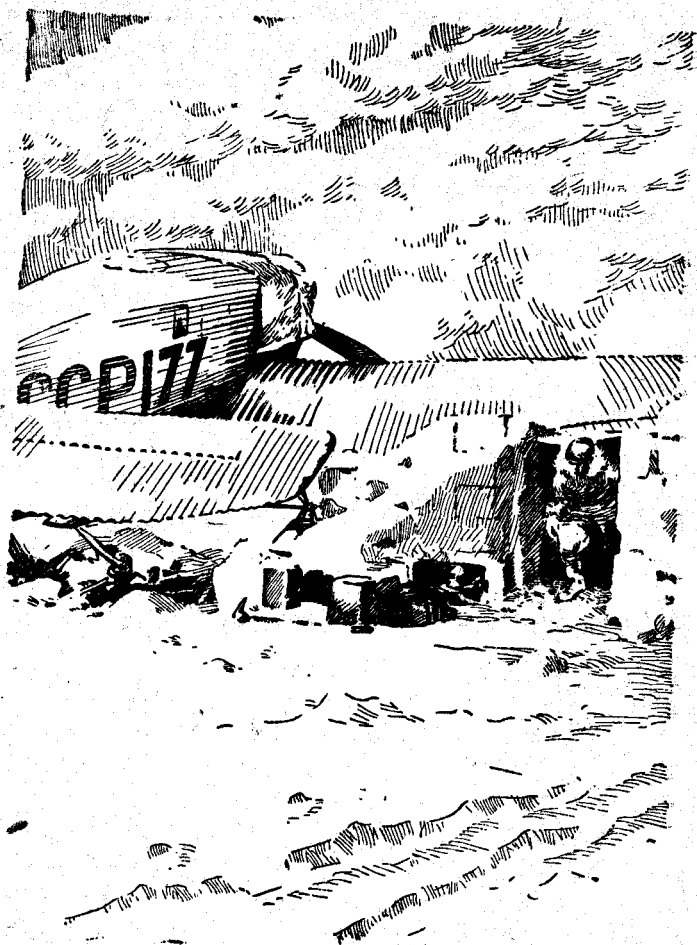
Минулої ночі ми майже не спали. Спальні мішки наші ніяк не могли нагрітися... Отже, вдень перше, що я вирішив зробити, це зручніше влаштуватися з житлом. Робота нас чекала трудна, а не спавши, працювати трудно. Треба було подумати про „дім“.

Схопивши пилки й лопати, що були в літаку, ми почали будувати своєрідну хатину. Отут мені й стала в пригоді наука Мері Свенсон. Я почав будувати „ігло“.

Потім фотографії цієї снігової хатини, старанням тої ж таки Мері, обійшли всю світову пресу з написом: „Ігло“ Слєпньова“. Любов до сенсації не покинула Мері навіть під час трауру...

„Ігло“ в нас вийшло таки непогане. Стіни ми склали з цеглин, нарізаних із снігу й льоду; викопали ми спід сріблястого крила сніг майже до самого ґрунту тундри, і житло вийшло досить затишне і зручне.

Через кілька днів наш „будинок“ і „садиба“ набрали цілком жилого вигляду: на снігу виднілися сліди вилитого чаю, заварки; валялися банки спід консервів; долівку в „ігло“ ми заслали брезентом; доброзичливо шумів примус... І все таки за цей час ми зрозуміли, що архітектори з нас поганенькі. Ми не передбачили, що наш дах—металічне крило літака—



„Ігло“ Слепньова.

не держатиме тепла. „Дім“ вийшов дуже холодний. Температура всередині „будинку“ і зовні „надворі“ була завжди однакова: якщо „надворі“ був мороз 25°, то всередині він був щонайменше—24°. Коли надворі—40°, то всередині теж майже 40. Тільки й того, що всередині не було вітру.

В такій от „чудовій“ споруді нам довелося прожити близько двадцяти днів і зробити чималу й важку роботу.

Через кілька днів прийшли собачі нарти: навколо все ожило. Почали ми гуртом радитись, де саме і як шукати Ейельсона.

Більшість вважала, що Ейельсон міг прийняти осипи гірського хребта Чукотки за людські житла й піти в той бік.

Один з матросів, що організовував на місі Північному добровільців, запевняв, що Ейельсон і Борланд, мабуть, були тільки поранені.

— Значить, я думаю, вони відповзли кудись від літака, а потім все таки замерзли.

Були й оптимісти, які вважали, що Ейельсон сидить собі, мабуть, в Анадирі і попиває чайок, і тільки відсутність зв'язку не дозволяє нам дізнатися, що все скінчилося щасливо.

Лижна партія, що прийшла з „Ставрополя“, збільшила мою команду до тридцяти чоловік. Тепер я міг розпочати розкопування, бо певний був, що при такій деформації, якої зазнало крило літака Ейельсона, люди живими лишитися не могли.

Всі наступні дні настрій то підносився, то спадав,

підказуючи думки про недоцільність усієї роботи. Люди обморожувалися, хворіли, голодували, але з місця аварії ніхто йти не хотів.

Я повів роботу так, ніби ми були на золотих розсипищах: наказав почати розвідувальні розкопани навколо крила.

Перша золота піщинка довго не потрапляла в лоток.

Але, обмірюючи місце розкопін і відмічаючи червоними прапорцями, як їх треба вести, я почув крик в одній із груп:

— Товаришу начальник! Скло!

Я побіг на крик.

Глибоко під снігом лежали шибки кабіни, побиті на скалки... Я наказав копати далі. З'явилися ламані куски металу. Нарешті, під лопатами з'явилося щось більше.

Скликавши на поміч товаришів з інших груп, ми взялися копати гуртом. Полетіли на всі боки брили снігу, і незабаром на поверхню ми витягли масляний бак літака.

Уважно оглянувши його, я виявив цілком виразні сліди крові.

Копали далі. Товщина снігу доходила до двох з половиною метрів, доводилось копати східцями вниз.

Раз за разом чулися крики, хтось знаходив тягу до елерона або криловий ліхтар, рамки пілотської кабіни.

До вечора знайшли пілотський шолом, потім патрони від кольта і, нарешті, кольт.

Навіть найбільші оптимісти переконалися, що тут сталася катастрофа. Не може бути, щоб полярний льотчик пішов кудись від машини з голою головою, без шолома і без зброї.

Тепер наша робота набирала певного змісту. Розкопувати стали енергійніше. Зранку я відмірював кожній групі дільницю і з величезним залізним щупом у руках ходив і пробивав сніг у різних напрямках, сподіваючись натрапити на якийсь предмет.

РОЗДІЛ ДВАДЦЯТИЙ

НОГА ОПІД СНІГУ

Фаріх узявся бути „коком“, — кухарем. Не знаю, що було важче — переривати брили льоду й снігу чи цілий день готувати на весь гурт чай і розігривати на примусі консерви, що, змерзаючись, перетворювалися на крижицьки.

Повечерявши консервами, ми лягали спати. Закутавшись з головою в хутрянні мішки, ми намагалися зігрітись власним диханням. Це не дуже помагало. Чути було тільки, як люди хукають, щоб нагнати тепла...

Дехто заснути не міг зовсім. Люди підводились, починалися розмови. Обговорювали події дня, подаючи всякі пропозиції і винаходячи неймовірні проекти — збудувати житло під снігом. Одна група навіть розпочала була роботу, виривши під верхнім шаром цупкого снігу щось подібне до ведмежої берлоги. То-

вариші запевняли навіть, що в них там, у цій берлозі, краще, ніж у нас під крилом.

Щодо „краще“—не знаю, а що там було тепліше—це правда.

Половина ночі минала в розмовах, поки, стомлені вкрай, усі не засинали.

В один із таких вечорів я ледве не вибув з експедиції. Промочивши в глибоких траншеях ноги, я вирішив просушити трав'яні устілки в моїх хутрянних чоботях. Знявши чоботи й панчохи, я почав над примусом просушувати сіно. Ми звичайно після роботи протирали ноги спиртом.

Висушивши сіно, я надумав був просушити над примусом і ноги, хоч Фаріх і попередив мене:

— Зараз ми матимемо свіжий копчений окорок...

Так воно і вийшло. Не встиг він це сказати, як уєю мою праву ногу охопив огонь.

Хтось закричав:

— Давай подушку, давай спальний мішок, давай кухлянку!..

Все це врятувало мою ногу. Я тільки перелякався... Але все таки ніяково було, що з начальника експедиції співробітники глузували, що, я, мовляв, хотів почастивати всіх шинкою з своїх ніг...

Другого дня я знов ходив по траншеях. Працювали ми як на фронті, сніг був глибокий, і одна група знімала верхній шар, друга, ідучи ззаду, копала вже до землі.

Опівдні ми всі почули крик:

— Товаришу начальник! Нога!..

Кричав матрос Джекобсон, з пароплава „Ставрополь“. Ми побігли до нього. Фаріх, вискочивши з „Ігло“, перевернув з примусом усю нашу вечерю... В цукрово-білій стіні снігу виразно видно було підметку хутрянного чобота-унти.

Всі насторожилися. Стояли мовчки. Потім я наказав обрізати лопатами сніг круг унти, і скоро перед нашими очима з'явилася нога людини в хутряній штанині. Ми обережно зняли шар снігу і повернули до світла темну брилу.

Перед нами лежав замерзлий труп людини, лицем до землі. Кухлянка на спині була задерта вгору. Людина лежала, розкинувши руки, а обличчя в неї не було. Круг голови наросла куля льоду. Ми очистили голову людини і роздивилися, що була вона без шолома, а біля виска замерзли патьоки крові.

Всі мовчали. Посхилявши голови, стояли над трупом. Розглядали його, але хто це був—Борланд чи Ейельсон—сказати не могли. Ніхто з нас не знав в обличчя ні того, ні того.

Я спробував засунути руку в примерзлу до тіла кишеню штанів. Там знайшов я маленький ключик до магнето, якусь гаечку і понівечену пачку цигарок „Лукистрайк“. Це міг бути Борланд. А може й Ейельсон—і льотчики також частенько носять у кишенях всякі гаечки та ключики.

Ми обережно підняли труп на поверхню снігу і прикрили тіло аркушами сріблястого дюралюмінію з розбитого літака. Після цього я наказав припинити роботу, щоб дати людям спочити.



Розкопки.

До пізнього вечора ми знов не спали, обмірковуючи, кого саме ми відкопали.

Наші сумніви розвіяв Гілом, що прилетів другого дня. Він нам підвозив продукти.

Ще на місі Північному ми з ним умовилися так: якщо я викину чорний прапор, то незалежно від погоди і стану нашого аеродрому, він обов'язково мусить приземлитися, навіть ризкуючи поламати лижі літака.

Вранці черговий крикнув:

— Аероплан!

Ми вискочили з „ігло“ і побачили біпланчик Гілома. Я зразу ж викинув чорний прапорець—наказ іти на посадку.

Гілом зробив кілька кругів, мабуть, щоб упевнитись, що чорний сигнал—це не випадково забута чия-небудь одежа. Приземлившись, Гілом навіть не включив мотор, залишив його на малому газі і бігцем кинувся до нас.

— Знайшли, містер Гілом,—тихо сказав я.

— Кого?—крикнув він.—Не може бути!..

— Може! Он там лежить—під аркушами дюралю...

Гілом мершій розкидав алюміній, поглянув на труп, одвернувся і сказав:

— Це не мій учитель. Це Борланд. Друг його...— він навіть не намагався сховати від нас сльози...

Перед нами лежав механік літака „Гамільтон-10002“, лейтенант американських повітряних сил, Ірл Борланд...

Гілом тиснув руки матросові „Ставрополя“ Джекобсонові, що знайшов труп механіка.

А через три дні той же самий Джекобсон скрикнув:

— Начальник! Знайшов другого...

Похмурий Гілом, що знов прилетів до нас, помчав до матроса попереду всіх.

Ейельсон ниць лежав у снігу метрів за сто від того місця, де знайшли Борланда. Ліва рука пілота була притиснена до серця, права відкинена геть.

Трупи обох льотчиків ми перенесли в кабінку мого літака, потім прикріпили їхні тіла і страшні мертві голови вірьовками до фюзеляжа.

Тепер можна було збиратися в путь...

Частина моїх людей була сильно обморожена, де-хто захворів. Усі знеслилися й виснажилися вкрай. Треба було починати відступ. На мисі Північному і в Америці нетерпляче ждали нашого повернення...

РОЗДІЛ ДВАДЦЯТЬ ПЕРШИЙ

ДІВЧИНА ПОВЕРТАЄТЬСЯ БЕЗ ВЕДМЕЖОЇ ШКУРИ

Другого дня Фаріх заявив, що нам доведеться трохи затриматись. На літаку треба було зняти й перевірити бензинопровід.

Гілом запропонував мені злітати до мису Північного на його машині, бо треба було негайно приступити до сумних церемоній—перевозити та передавати трупи покійних, відсилати повідомлення до газет

і т. д. Для цього, звичайно, мені треба було з'їздити на мис, де стояли кораблі й було радіо.

Я прийняв пропозицію Гілома і, наказавши Фаріхові розпочати підготовку до повороту назад, зібрався летіти.

Сівши на задне місце невеликого літака, я піднявся з Гіломом у повітря, і за якусь годину ми вже були на мисі.

На аеродромі мису Північного дожидав мене Свенсон, Мері, Міловзоров. Капітан був зовсім хворий; йому наказували з Москви вилетіти до Америки, щоб нарешті вилікувати плеврит, але він упирався, їхати не хотів, поки не закінчаться розшукувальні операції.

Я привітав капітана, висловивши думку, що тепер відмовлятися йому вже буде нічим—Ейельсона та Борланда знайшли і доведеться, мабуть, таки рушати до Америки.

— Та мені й тут добре, товаришу Слєпцьов.

Я кивнув Мері. Дівчина, зрозумівши жест, звернулася до Міловзорова:

— Я, мій капітан, сподіваюся, що буде зовсім не по-джентльменському, якщо ви відмовитеся завітати до нашої країни...

Капітан посміхнувся... Але зразу ж його суворе лице ніби ще більше посіріло й витяглося, довгі вуса обвисли. Він спитав:

— Як ви їх знайшли?

Це ж саме запитання, мабуть, трималося на кінчику язика і в старого Свенсона, але той з ввічливості мовчав.

Я почав розповідати. Слухали мене мовчки. Навіть Мері сиділа непорушно. Всі ці події ніби зломилі її веселість і молодечий запал...

На місі роботи було чимало. Я не відходив від радиста, відсилаючи і приймаючи радіограми. Треба було подбати про вивіз останніх пасажирів із „Ставрополя“, підготувати виліт Свенсона й Мері до Америки, умовити капітана Міловзорова теж поїхати з ними.

Нарешті, все було готове.

Везти до Америки родину Свенсонів і капітана мав льотчик Рід. Він уже готував машину, хоч йому й не дуже хотілось повертатися, не побачивши тіл своїх загиблих друзів. Та коли треба, то вже треба! Капітан Рід був людина пунктуальна й точна.

Олаф Свенсон, не випускаючи з рота люльки, говорив хрипливатим голосом:

— Еге, містер Сліп, нам треба бути в Штатах... Треба... Ми полетимо, щоб принести нерадісну звістку рідним і знайомим Бена і Борланда... Батько Бенів, Оле Ейельсон, щодня шле телеграму за телеграмою, радиста мого заморив: просить сповістити про результати розшуків... А я наказав радистові нічого не повідомляти йому про результати... Я думаю, містер Сліп, краще буде, коли я сам розповім батькові про загибель його єдиного сина... А батько питає, чи бачив я тіло його?.. Що я скажу?.. Лишатися тут іще на кілька днів? Може зіпсуватися погода... І що я потім робитиму з Мері?

Мері слухала батькові слова мовчки. Так я майже нічого й не чув від неї за цілі два дні. Мовчки про-

води́ла мене й до Гіломового літака, коли я повер-
тався до місця розкопін.

Прилетівши туди, я застав завершувальні роботи в розпалі. Товариші мої просушували одержу, оглядали нарти, лижі, мастили їх мазями. Адже треба було пройти майже двісті кілометрів. На це потрібно було кілька днів.

Вранці одного дня, коли був особливо сильний мороз, ми почули воркотіння літака. З заходу на схід, в напрямі Америки, на великій висоті над нами пролинув жовтий моноплан капітана Ріда. Це поверталися на батьківщину Свенсони. З ними летів і капітан Міловзоров.

Моноплан незабаром зник. Я уявляв собі, як сидить за штурвалом сам Рід, що зараз робить його бортмеханік Мек-Колей, кремезний і похмурий канадський парняга, який дуже мало слів сказав за весь час нашого знайомства, крім хіба оповідань про його механізоване американське полювання з штучним очеретом на бортах моторного човна.

Ми ще довго стояли на нашому полі, покопаному траншеями, позадиравши голови, дивились туди, де зникла жовта машина.

Фаріх пробурмотів:

— Пішов... Через шість годин буде в Теллорі.

Так, Мері буде незабаром дома. Але чому ж вона, прощаючись зо мною, може назавжди, нічого мені не сказала? Зовсім нічого—навіть про шкуру власноручно вбитого ведмеда, яку вона обіцяла привезти в Америку з таємничої і суворої „Сіберії“...

... Повернувшись з Гіломом до траншей, я дізнався, що наш літак мало не згорів.

Ось як розповідає про це Фабіо Фаріх:

„Слєнньов полетів на мис Північний.

Оглядаючи бензинопровід, я з'ясував, що вся ручна помпа була забита льодом. Треба думати, що лід утворився від води, яка потрапила до бензину.

Ми зняли проводку і, по trochu вибиваючи та видаючи лід, почали обережно її прогрівати. Алеж, звісно, не прогрієш її власним диханням на лютому тридцятип'ятиградусному морозі... Від нашого „обережного“ прогрівання примусами спалахнув бензин. Ми кинулись до вогнегасників, але вони допомогли нам мало. Нічого не допоміг і вогнегасник, знятий з „Гамільтона“. Щоб врятувати машину, лишилися секунди; полум'я розросталось... Хто з вас знає, як горить бензин, та ще й найвищий сорт—„грозненський“?

Води в нас не було, сніг під ногами твердий, як крейда... Ще п'ять секунд—і тоді вже буде пізно.

Я, звісно, не думав про страшні результати пожежі. Думати було ніколи. Одним стрибком я знову опинився в кабіні і, зірвавши рукавиці, став бити ними праворуч і ліворуч... Там, де удари не допомагали, я хапав трубки голими руками і, стиснувши, як змію, в кулаці, тримав, поки полум'я не гасло...

Через хвилину вогню в кабіні не було. Від труб і фільтру йшла пара, а на моїх руках шкіра знялася пухирями, в деяких місцях потріскалася й кровоточила...

Треба додати, що помпа і трубопровід відтанули зовсім.

Закінчивши ремонт літака, ми, як і умовилися з Слепньовим, запустили мотор і, поставивши його на малий газ, поки пілот прилетить, пішли грітися в намет.

Пождали півгодини, але на горизонті не видно було найменшої темної точки, схожої на літак Гілома. Не видно її було й через годину і через дві... Слепньов не прилітав. Наш мотор працював чітко, порушуючи мертву тишу тундри...

Через три години ми виключили контакт, вилили воду з радіатора і закрили кабіну брезентом.

Нам судилося перебути ще одну ніч на місці катастрофи, де ми прожили вже шістнадцять днів.

До вечора мороз став дужчий. Ми частенько поглядали на термометр. Спирт у ньому поволі, але безупинно, спускався нижче й нижче. Спочатку було 25, потім 40, і до того часу, коли ми зібралися спати, було 50 градусів.

Наші спальні мішки, промоклі наскрізь, були схожі на крижані колоди—їх можна було встромити в сніг. Проте, тільки ці мішки й могли врятувати нас від холоду... Два великі американські примуси гуділи безперестанку, але температура в нашому домі мало чим різнилася від зовнішньої; та й примуси все одно треба було на ніч гасити.

Ми довго ще сиділи перед ними, простягнувши руки до вогню, щоб набратися тепла; нарешті, коли втома й сон нас остаточно зломали, ми наважились забратися в свої мішки... Я почував себе, як людина, що збирається лізти в ополонку...

Еге, це невеселе діло! Перші хвилини лежиш, на-

пружуючи всі м'язи, щоб не тремтіти, і стискаючи зуби, щоб не клацати ними на весь намет. Потроху від теплоти тіла мішок починає м'якшати. Але це ще зовсім не значить, що стає тепліше. Навіть навпаки—холодна волога проймає до кісток... „Вхідний“ отвір мішка покривається білими голками інею від дихання, а дихати треба добре, бо тільки таким „паровим“ опаленням можна хоч трохи зігрітися.

Ми довго лежали, не мігши заснути. В думці повторювали спочатку до кінця всю таблицю множення, робили всякі арифметичні вправи, щоб якнайшвидше стомити мозок і нагнати сон. Але на цей раз навіть найпевніші способи не давали бажаних результатів.

Як умираючий з голоду бачить перед собою всякі страви, так і я мимохіть уявляв собі жарко натоплені кімнати й вогняні печі. Це було останнє, про що я думав. Потім настало забуття...

... Сlepньов прилетів о дванадцятій годині“...

Так розповідав Фаріх про ліквідовану пожежу і про все те, що робили всі вони на місці катастрофи, поки я літав з Гіломом на мис Північний.

РОЗДІЛ ДВАДЦЯТЬ ДРУГИЙ

МІСТЕР РІД ПРИВОЗИТЬ ТЕЛЕГРАМУ

Я ходив понад траншеями, виритими в снігу, і обдумував способи, як вивести людей з цього пустельного місця до шхуни і „Ставрополя“.

Перша група рушила на лижах. За нею через добу пішли собачі запряги з людьми. В лагуні Амгуема лишився літак з двома трупами, Фаріх, студент Дубравін і я. Нам треба було пождати ще трохи, щоб потім під час польоту подивитись зверху, чи не відстав хтонебудь з хворих та обморожених.

Без товаришів, що вже рушили до мису, стало нам сумно.

— Ну, Фабка, якщо не заведеш мотор на цьому морозі, то й ми станемо схожими на цих,—показав я на фюзеляж, де лежали замерзлі трупи американських пілотів.

— Нічого. В Якутську, сам знаєш, більші були морози, і то заводив... От вітрець тут справді поганий, гасить примус...

Ми всі довго працювали, намагаючись запустити мотор. Але нічого не виходило. Самопусків для моторів тоді ще не було, гвинт треба було крутити руками, і справа в нас посувалася дуже повільно.

Дубравін глузував з нас;

— Добре діло—собаки! Крикнув, вони й побігли і побігли, понесли...

Ми люто зиркали на студента, і знову лунали в арктичній тиші одноманітні вигуки:

— Контакт!

— Єсть контакт!

А через секунду:

— Виключено!

І починається все спочатку:

— Контакт!..



Наблизившись до мене, він приклав руку до щолома і від-
рапортував: „Сів за спеціальним наказом“.

Нарешті, мотор ожив. Ми зітхнули всі разом, ніби по команді. Фаріх гордо заявив:

— Це тобі не Якутськ, закутишся.

Мотор гудів на рівній ноті, але всі ми пильно прислухалися до його шуму. Все було ніби гаразд. Проте незабаром ми почули ніби якийсь сторонній звук.

Він дужчав і, нарешті, наші вуха змогли визначити точку, звідки він линув. Три голови обернулися до неба.

Плавно роблячи спіралі, над нами знижувався великий жовтий літак.

— Американець!

— Куди його несе?! Швидше викладай хрест!

Швиденько ми розгорнули брезент. Покладений поперек нього чохол мав показати пілотові, що посадку робити не можна. Та літак уже знижувався... поперек сніжних застругів... Мала статися катастрофа, але як могли ми подати якийнебудь знак пілотові, коли через кілька секунд його лижі торкнуться землі?! Ми бачили, як, торкнувшись снігу, машина двічі підскочила метрів на три по застругах і після третього страшного удару, зламавши гвинт і шасі, почала колупати сніг, пронеслася з десятків метрів і зупинилася, майже вертикально піднявши вгору хвоста.

Ми кинулись до місця аварії. Але, ще не добігши, побачили, як із пілотської кабіни, обвіяний димом, вискочив, живий і цілий, чоловік в елегантній оленячій парці.

Ми всі розуміли почуття пілота, але він навіть не глянув на розбитий літак. Наблизившись до мене, він приклав руку до шолома і відрепортував:

— Сів за спеціальним наказом, щоб вручити вам телеграму з Сполучених Штатів. Наказано було вручити негайно на місці вашого перебування.

Це був сумлінно-ретельний капітан Рід. Він виконував наказ.

— Кептен! Що ж ви, не бачили хреста? Хреста, кажу? Якого ж чорта вам треба було сідати?

Рід пробурчав „ол райт“ і пішов слускати масло з мотора розбитого літака.

Виявилось потім, що димок нашої пічки капітан Рід прийняв за сигнал...

Поки Рід порався біля розбитого літака, мабуть, сподіваючись, що його можна буде колинебудь забрати звідси, я розгортав телеграму.

Фабіо Фаріх заглядав мені через плече, і ми разом прочитали:

„Державний департамент повідомляє вас, що Державний департамент запрошує командора Слєпньова та механіка радянського літака супроводити тіла загиблих до Фербенкса“...

Ми з Фаріхом перезирнулися. Фабіо Брунович знизав плечима, але в його синіх очах я побачив, що він дуже задоволений, хоч і не здивований ніскільки...

МЕСЕЦЬ

Починалася наша остання ніч на місці катастрофи.

Я ще раз обходив місця робіт, згадуючи подробиці й події останніх двадцяти днів.

Нарешті, оглянувши траншеї, чи не забуто нічого, я сів на крилі розбитого літака. Довга місячна тінь простяглася до мене через випиляні куски твердого снігу...

Я згадував ті ночі, що минули на цьому місці. Довгими вечорами сиділи ми тут, щільно притулившись один до одного, і, простягнувши руки до вогню, намагалися забути про дійсність. Розповідали про польоти по гарячому Туркестану, де об літак можна обпекти пальці, де сичить вода, вилита на крило...

Я згадував, як кілька день тому повз нас проїхав відважний каюр Іван, що віз пошту для „Ставрополя“, суху рибу собакам і бензин для Колючинської губи... Десь отам, поза сніжними буграми, зник його запряг... Завтра ми теж полетимо туди...

Мені тепер жаль було розлучатися з цією рівниною.

Ніч була ясна й морозна, зірки ніби висіли над самою землею. Північне сяйво тремтіло десь віддалік.

Сидячи на крилі, я замислився. Думки мої витали над тілами загиблих пілотів, а фантазія намалювала картину їхньої смерті.

... Машина йшла над білою рівниною, прориваючи запону снігу. Вітер дужчав, сніжинки, що досі летіли

просто в очі пілотові, змінили напрям і стали сікти зліва.

Землю стало видно ще гірше, власне—сніг на землі. Пілот злегка подав штурвал від себе, щоб знизити політ. Зразу ж механік Борланд ткнув лівою рукавицею в циферблат варіометра, який показував, що машина падає вниз. Бен схилив кілька разів голову вперед, давши зрозуміти Ірлові, що показує прилад.

Машина йшла на висоті десяти метрів над землею. Спереду, зліва простяглася безмежна біла рівнина, вся перетнута високими застругами, вертикальними крижинами, і видно було, що зліва, там, де мали з'явитися гори, як дим з тисячі коминів, сивів поземок.

Вітер, що віяв в одному напрямі кілька днів, переганяв мільйони тонн снігу з вершин Чукотського хребта—спочатку до берегів, а потім над завмерлим, похмурым морем кудись до полюса.

Машину весь час піддувало під ліве крило, і пілот швидко підвертав штурвал ліворуч. Машину кидало носом до землі, і тоді пілот підтягав штурвал до себе на груди і лівою рукою в величезній хутряній рукавиці змахував краплі поту, що стікали з лоба на брови. Було трохи страшнувато.

Точний посадочний альтиметр, що показує висоту в метрах, став на останні ділення, а машина мчала з швидкістю 240 кілометрів. Раптом спереду, просто перед пропелером, пілот побачив щось чорне.

Чорне перед пропелером—могла бути тільки смерть, бо через якусь мить машина вдариться об це чорне.

Пілот рвонув штурвал на себе і за мить зрозумів,

що чорне—то хатинка або яранга на низькій, довгій косі якоїсь лагуни.

Полегшення й радість, що біла безмежність не завершилася для нього темною точкою, були такі сильні, що пілот зразу „дав ногу“, поклав машину в крен і, не зводячи очей з чорної точки, почав кружляти над нею. Механік натиснув кнопку електроліхтаря і вдесяте став розглядати карту, звіряючи її з місцевістю.

Нахилившись майже до самого вуха Бена Ейельсона, крикнув:

— Полковнику! Це, мабуть, Колючин...

— Ні, це не Колючин, це хатка Кеньки Півника...

Механік скинув оком на карту. Але на кращій, виданій американським адміралтейством карті, хати Кеньки Півника не було. Глянувши ще раз на пілота, який різко змінив курс, побачив, що зморшки на лиці Ейельсона зникали. З спокійного виразу лица, з певності, з якою пілот трохи відкинувся назад на спинку сап'янового сидіння, Ірл відчув, що машина на вірному курсі, і, зітхнувши, став заспокоюватись.

Внизу майже нічого не було видно. Навкруги все зникло в клубах пурги. Шибки пілотської кабіни почав заліплювати сніг. Механік відсунув шибку вікна. До кабіни зразу ж нанесло холоду й снігу. Пілот мимоволі примружив очі. Механік швидко просунув руку, витягну з рукавиці, в холодний потік; почистивши скребком шибку, засунув її...

— Пробачте, полковнику,—крикнув він у вухо пілотові.—Може в хатині єсть люди?.. Може б ми сіли на ніч?..



— Полковнику, це, мабуть, Колючин...

Не обертаючись, пілот крикнув:

— Від Кеньки Півника—140 кілометрів до Північного. Ми дійдемо до смерку! Дивіться в варіометр!..

— Єсть—дивитися в варіометр!

У ревінні мотора пілот цього не почув. В цей час вітер рвучко дунув під ліве крило, і Бен раптом побачив сніг вогню, що охопив усе. Йому здалося, що він влетів у сонце... Останнє враження його було, ніби обух сокири вдарив йому під серце. Він міцніше схопив штурвал і більше вже не відчував нічого...

Борланд тим часом ще тямив, що лице його ніби ткнулося в сніг. Відчуття холоду в носі і в роті і в

шухах було неприємне. Йому хотілося знати, чому сніг у роті. Він простяг ліву руку до лица, поворушив пальцями, але під пальцями теж був сніг, тоді він вирішив, що це дуже добре, бо щось нестерпно пекло в голову. Борланд хотів заплющити очі, щоб потім знову відкрити їх і вже уважно подивитися, чому сніг навколо, але очі не заплющувались... Між повіками був сніг.

Тоді механік вирішив подождати трохи, і останнє, що він почув: за коміром кухлянки сніг танув і скочувався по спині краплями. Між повіками сніг розтав теж. Борланд спробував зігнути пальці ноги, але ноги, мабуть, не було, бо він не відчув, щоб пальці згиналися.

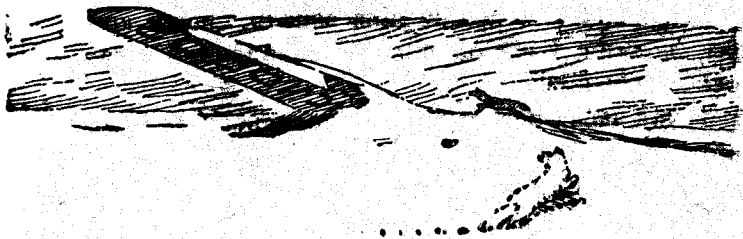
На повіках снігу не стало, і він заплющив їх. Більше він нічого не відчував... Усе це тривало кілька секунд.

... Тіла льотчиків і розкидані по рівнині куски розбитої машини стало замітати снігом...

На свіжому білому покриві незабаром з'явилися сліди вовка. Потім тут пройшов песець.

Останні два дні були для нього дуже погані. Весь час бушувала пурга. Коли він біг проти вітру, ніс відчував якісь запахи, але сніжинки дуже боляче били по носі. А бігти за вітром було страшно: невідомо—що попереду. Через це песець почав бігти так, щоб вітер дув йому в лівий бік, а мордочку повернув проти вітру. Сніжинки били дуже боляче, він зупинився, а потім ліг і прикрив ніс хвостом, поставивши під вітер тільки очі.

Дуже хотілося їсти, і песець знову побіг, потім спинився і тихенько, намагаючись ховатися од вітру



На свіжому білому покриві з'явилися сліди вовка,
потім тут пройшов песець.

в застругах, пішов уперед, поки не відчув під снігом щось їстівне...

Лапами він став розгрібати твердий сніг, і половина тулубця сховалася в ямці. Половина тулубця під снігом—це теж дуже страшно. Тому песець деякий час рив, а потім вилізав з нори й озирався та нюшив навкруги.

Ще кілька ударів передніми лапами, і гострі зуби схопили те, від чого йшли такі смачні пахощі. Це було крильце куріпки. Мабуть, ще восени її хтось підстрелив і не хотів нести додому з пір'ям, і тут же обскуб і покинув крильця... Зимою все замело снігом...

Песець, прилігши, взяв крильце обома лапами і став гризти його в тому місці, де було трохи м'яса. Перо боляче штрикнуло його в рот, песець випустив крильце, голосно хоркнув і сам же злякався несподіваного звуку. Від страху гавкнув на крильце і стрімголов кинувся геть. Хотів був повернутися, але почув у роті пахощі своєї ж крові і побіг проти вітру.

Вітер зразу ж приніс нові запахи. Запах крові, заліза, людини. І ще один дуже неприємний запах, який лоскотав у носі.

Такий запах песець уже чув колись: побігши по сліду нарт, бачив страшних тварин з неприємним запахом вовка, які бігли поперед саней.

Песець тоді повернув геть і зійшов зі сліду, по якому розлита була дуже несмачна вода з нестерпним запахом. Бензин не сподобався звіряткові.

І тепер от—такі ж пахощі, ті ж самі. Але вітер звідкілясь, спереду. Там песець побачив щось темне, кругле. Обережно, спід вітру, підійшов до цього великого, круглого, посидів напроти нього на віддалі. Кругле було зовсім не живе. Песець іще посидів трошки, потім гавкнув на нього. Кругле не відповідало. Тоді песець посміливішав, обережненько підійшов ще ближче, знову гавкнув і шкрябнув кругле кігтем передньої ноги. Кругле не вдрушилося: було мертво і неістівне.

Песець став зовсім сміливий і вже швиденько побіг на запах крові. Кілька разів оббіг навколо чогось темного, що тхнуло кров'ю, людиною і песцем.

Хвилини з двадцять звірятко метушилося круг темної маси... Її вкривав сніг... Все навколо було непорушне.

Тоді песець підкрався до темного з того боку, звідки йшов запах песця, і смикнув зубами за хутро.

Рукавиця спала з руки людини. Песець сміливо понюхав, що там було всередині, ще раз обійшов труп, спокійно вже присів і почав злизувати кров з понівеченої руки людини...

... Я сидів на крилі розбитої машини і ніби живого бачив перед собою песця... І справді, під моїми ногами щось зашаруділо, і якесь звірятко помчало геть від мене по білій, мовчазній рівнині, до мого літака, в якому покоїлись тіла Ейельсона і Борланда.

РОЗДІЛ ДВАДЦЯТЬ ЧЕТВЕРТИЙ

МОВЧАЗНІ ПАСАЖИРИ

Через кілька хвилин літак мав злетіти і взяти курс на мис Північний.

Крім тіл загиблих, позад мене розмістилися студент Дубравін і капітан Рід.

Фаріх прогрів мотор і сів на своє місце в рубці. Я, ще раз оглянувши доріжку, з такими труднощами прорубану в застругах, теж сів на своє місце й обережно повів машину; я намагався втримати літак на вузькій доріжці, і після кількох поштовхів машина опинилася в повітрі.

Повільно набравши висоту і повернувшись через ліве крило, я полетів у напрямі до мису Північного.

Незабаром ми побачили внизу розтягнений вздовж санний запряг. З нарт нам помахували рукавицями, відсталих не було. Неподалік від мису ішли й лижники. Перебираючи палицями, вони один за одним простували до мису, який бачили ми вже цілком виразно...

Коли я планував на посадку, очевидно, все населення й екіпажі обох кораблів були на аеродромі.

Зірчастий прапор „Нанука“ був трохи схилений. Містер Фонк віддавав останню данину пошани сміливій людині, що загинула в крижаних просторах безмежної Арктики.

Нас оточили люди з похмурими лицами, поважні й урочисті.

На замовлення Фонка, чукотські жінки приготували два зірчасті смугуваті прапори Сполучених Штатів Америки. На цю роботу згаяли вони чимало часу, бо на кожному прапорі треба було нафарбувати сорок вісім зірок.

До літака підтягли двоє нарт. На них поклали трупи, прикрили прапорами. Жалобний кортеж зупинився між двома рядами людей. З одного боку стояли представники радянської країни—моряки „Ставрополя“, чукчі, працівники факторії, з другого—рештки команди „Нанука“ та льотчики американської і канадської служби.

Капітан Іонг, знявши на морозі хутрянну шапку, почав промову :

— Джентльмени! Дружба росіян з американцями починається на півночі...

Капітан Іонг говорив про Берінга, говорив про солідарність двох великих націй, говорив про труднощі роботи, яку ми закінчили, дякував нам, як льотчик, як полярник, як житель Аляски...

Відповідаючи на промову, я подякував американцям за допомогу і пояснив, що ми тільки виконали ті завдання, які поклали на нас наша партія і уряд... Я висловлював жаль, що нам не пощастило знайти



Жалобний кортеж зупинився між двома рядами людей.

Ейельсона живим, а довелося розкопувати його в триметровому снігу і вручити американцям не людей, а лише їхні останки...

Шкіпер Фонк перекладав мою промову.

Я подав команду „на караул“ і „кроком руш“, і сумний кортеж попростував до холодної хатини одного з жителів селища. Поклавши на столи обидва трупи, ми почали розпалювати в печах, щоб відігріти тіла для огляду медичної комісії, створеної з представників трьох держав.

Через кілька годин два лікарі, з „Нанука“ і з „Ставрополя“, в присутності капітана Ріда, уважно оглянули тіла загиблих і склали акт.

В акті записали, що Б. Ейельсон та І. Борланд загинули від удару об землю. В Ейельсона було проламане ребро проти серця, а ліва рука, стиснена в кулак, ввійшла в цей пролом і так у ньому й залишилася... Значить, пілот міцно тримав штурвал у руці до останнього моменту свого життя і цією самою рукою з уламком штурвала продавив собі серце і помер за мить.

Після огляду трупи, за морським звичаєм, загорнули в полотно, прикрили американськими прапорами і, вихолодивши хату, заморозили. Тепер вони лежали спокійні й холодні, як лід.

Другого дня я одержав телеграму з Москви. Радянський уряд пропонував мені виконати прохання американців і разом з Фаріхом супроводити на Аляску тіла загиблих.

Ми стали готуватися до нашої першої подорожі за кордон. Довелося здати представникові прикордонної охорони паперові й срібні гроші. Паспортів у нас не було, і ми одержали рукописну відмітку на командировочних посвідченнях про те, що прикордонний пункт дозволяє нам виїхати за кордон.

Я керував останніми приготуваннями. Наказав поставити на аеродромі наші літаки. Перший мав рушити літак № 182, що вивозив пасажирів „Ставрополя“—жінок і дітей, потім мав знятися Іонг з трупами. Останнім летів я сам.

ПОЛІТ ДО ВЧОРАШНЬОГО ДНЯ

Старт призначив я на перше березня. Але погода перешкодила нам. Власне, на мисі Північному погода була непогана, та радист „Нанука“ подав мені телеграму з Теллора, з американського берега:

„Сніговий шторм, вітер 8 балів, видимості немає“.

Ми знічев'я ходили біля шхуни, вимагаючи від радиста кращих звісток. Проте, погода в Америці не мінялася.

Тим часом я спорядив у дорогу санну партію каюра Івана, що мав відвезти шість чоловіка з пароплава „Ставрополь“ до гавані Емма, щоб не повертатися йому порожнем.

Івана ми, ще вилітаючи з бухти Провидіння, послали з запасом бензину для льотчиків Громова та Чухновського, що вилітали тоді з Владивостока на розшуки Ейельсона та Борланда. Чухновський тоді ж таки встиг вилетіти, але, зробивши невдалу посадку, попсував днище в літаючому човні. Громов і не вирушав, бо до того часу трупи Ейельсона та Борланда були вже знайдені. Каюр Іван не знав про це і з великими труднощами прибув на мис Північний, а тепер повертався назад.

Охочих їхати з ним знайшлося на „Ставрополі“ немало. Перед цим було багато розмов—кого з пасажирів переправляти повітряним шляхом, а кого земним—на собаках. Перед самим від'їздом настрої в па-

сажирів схилялися то до літака, то до собак. Нарешті, виявилось, що тільки шістьох двотижнева подорож по снігу задовольняла більше, ніж тригодинний переліт. В одного з пасажирів з'явилося бажання не „рятуватися“ ні на собаках, ні на літаку. Він захотів лишитися на судні до весни і працювати в команді.

Четвертого березня мис Північний перестав бути „аеропортом“.

Радист „Нанука“, пропищавши вранці з півгодини на телеграфному ключі і потім постукавши на друкарській машинці, подав нам телеграму, з якої видно було, що погода в Теллорі „не дуже погана“. Щоденні телеграми—„шторм із снігом“—так набридли всім—та й механікам не до смаку було даремно розігрівати мотори,—що всі захотіли летіти зразу в „не дуже погану погоду“.

Чукчі рознесли по факторії і чукотських ярангах звістку, що літаки остаточно зібрались вилітати. До мису стало збігатися все населення.

Літаки один за одним знялися в повітря, і на мисі лишився тільки осиротілий, заметений снігом, „Стірмер“ Кроссона.

Три літаки, зробивши по колу над мисом, взяли курс на місце загибелі американців. Через 45 хвилин я побачив траншеї в снігу, якими ми прорізували чималий район. Там же лежала розбита машина капітана Ріда, а за нею простягався довгий замет снігу. Пурга знову робила своє. За кожною траншеєю видніли такі ж замети. Уламки літака Ейельсона остаточно поховала пурга.

Літаки то наздоганяли один одного, то відставали. Ось з'явилася Колючинська губа. Літак, що йшов попереду, гойднувши на знак привітання своїми крилами, пішов праворуч до затоки Лаврентія.

Біля мису Серце-Камінь почало гойдати. Я піднявся вище, до 2000 метрів, і побачив Берінгове море, що сіріло попереду. Воно не засиніло, як південні моря, а саме—засіріло; дуже великий був контраст між барвистими вилисками льоду в горах і однонаїтністю моря, що клубилося туманом і тікало на південь темною смугою битої криги. Десь під крилом, унизу, стояв схожий на чорного монаха мис Дежньова.

Ми подивились на нього з ніжністю: останній кусок радянської землі. Сибір кінчався...

Мій літак був на лижах. Берінгова протока похмуру клубилася парою внизу. Треба було застрахувати себе від можливої зупинки мотора.

Ліва рука лягла на рукоять газу, мотор додав обертів, літак пішов угору, на 2800 метрів. Тепер, за моїми розрахунками, можна було спланувати або назад на мис Дежньова, або на острови Діоміда.

О чотирнадцятій годині я перелетів уявну лінію кордону СРСР—США і гукнув до Фаріха:

— Ну, браток, ми над Америкою.

Він, звичайно, не чує, але, треба думати, розуміє, бо, бачу, сміється.

Мотор гуде рівно. Під крилом мріє стальна пелена води. Попереду білють гострі вершини мису Принца Уельського.

На морі з'являються крижини, далі починається

тундра, і неприємне почуття польоту на лижах над водою минає.

Під літаком звична вже біла далина без ознак житла, така ж одноманітна й монотонна, як і на Чукотці. Нахиляючи літак на праве крило і повертаючи його під кутом 90°, міняю курс і йду на північ вздовж берегової лінії. Можна вже зробити собі приємність—знизитись до 1500 метрів і подивитися з повітря на Америку. Що підо мною Америка, про це говорила тільки карта з англійськими написами, яку перед відльотом з мису Північного люб'язно запропонував мені капітан Рід.

Ми з ним сиділи кілька годин у маленькій кают-компанії „Наука“ і вивчали маршрут польоту. Розмовляли ми здебільшого олівцем, мімікою і сумішшю англійських та німецьких слів. Коли всі деталі були з'ясовані—і скільки миль летіти, і де єсть радіо, і де краще сідати в Теллорі,—я хотів перерисувати карту для себе. Але Рід вручив мені свою і сказав, що йому тепер вона непотрібна з двох причин: перша—летить він пасажиром на літаку, а друга—летить він по цій „Сіберії“, про яку говорив він без усякої приємності,—останній раз. Наступного року він полетить з Ірландії в Канаду через Атлантичний океан...

... Ніяких хмарочосів на мисі Принца Уельського, звичайно, не було. Проте, коли з'явився вдалині Теллор і ми побачили будинки незвичайної для нас архітектури,—стало ясно, що ми й справді в Америці.

На аеродромі, біля намету з пальним, стояли два літаки. На більшості будівель майорили смугасті й

зірчасті прапори. Все населення було вже на аеродромі. Машину гойдало дужими поривами вітру. Мела пурга й було дуже холодно.

Зробивши кілька кругів над містечком, я пішов на посадку. Літак торкнувся лижами твердого, як крига, снігу, пробіг вздовж лінії, відзначеної маленькими прапорцями, і, тремтячи, став спинятися.

Першу посадку в Америці зробили ми щасливо. Стало спокійно на душі. Повернувши машину через ліве крило, я став рулити до американських літаків. За нами бігли люди, клацали апаратами, щось кричали.

Перші, хто нас зустрів, були три американки в штанах і плетених шапочках, кожна з фотоапаратом. Дівчата здивовано поглядали на мене й на Фаріха, неголених, одягнених з ніг до голови в брудні хутрянні костюми. Оглядали наш літак і, здавалося, були дуже задоволені, що їм першим пощастило підійти до машини з „Сіберії“ та побачити людей, про яких вони чули багато цікавого,—людей з Радянського Союзу.

Коли ми з Фаріхом вилізли з літака, нас насамперед поставили біля стабілізатора й попросили надати обличчям „суворого вигляду“. Фотографували нас кілька разів, а вже потім містер Варрен, мер міста, сказав привітальну промову. Тут же був один з братів Ломен, друг Бена Ейельсона.

З Рідом та Гіломом, що підійшли до мене, ми подалися до мера на квартиру.

Містер Варрен сполучав у своїй особі чимало посад: він був мер міста, кандидат до сенату, началь-

прітти, інспектор шкіл і шляхів. Крім того, він керує готель і найкращий у Теллорі магазин. Містер Варрен взагалі був історичною особою в Теллорі. Він колись приймав у своєму будинку Роальда Амундсена й Нобіле, коли вони скінчили на дирижаблі „Норвегія“ переліт через Північний полюс...

Магазин був у містера Варрена не дуже великий, але його можна було назвати універмагом.

Тут було все, що потрібно людям на півночі,—від підвісних моторів для човна й до сірників, що не гасли на сильному північному вітрі.

Посеред крамниці стояла кругла аляскінська піч. Біля неї люди в хутряних чоботях і таких же штанях розвішували свої мокрі кухлянки, теплі сорочки й шарфи. Прийшовши в таку крамницю, жителі Аляски роздягаються і відчувають себе як дома. Це ніби магазин-клуб. Навколо великої, круглої печі єсть навіть нікельовані бильця для розвішування промоклої одежі, бо люди часто їдуть сюди здалека, в пургу й мороз.

Коли ми прийшли до магазину містера Варрена, за нами вже сунула чимала юрба жителів Теллора. Напівескімоси, американці й канадці ввічливо, з цікавістю, але без настирливості розглядали нас.

... В магазині і в кімнатах з сичанням горіли бензиножарові лампи, сіючи м'яке біле світло, якого ми давно не бачили.

Ми потроху очуняли, побрилися, помилися й сіли до столу. Один з братів Ломен, представник США на Алясці, виголосив привітальну промову.

Мер, попросивши пробачення, що в них немає міських воріт, підніс мені ключ від своєї квартири й кусок оболонки від дирижабля Амундсена... Потім сказав, що я знову після славнозвісного Берінга відкриваю Аляску, і ще багато люб'язних слів, від яких мені стало навіть ніяково.

Те, що радянські льотчики знайшли Ейельсона та Борланда, справило на американців велике враження, особливо там, де Ейельсона знали особисто, де він працював і звідки почав свій сміливий переліт через Північне полярне море.

По обіді, послухавши для чемності грамофонну музику, вся наша авіаторська група перебралася на другий поверх будинку, в готель, і розташувалась на ночівлю.

В чудових ліжках ми зразу забули про мокрі спальні мішки і прокинулись аж опівдні другого дня.

Мела пурга, з радіостанції принесли „приємну“ телеграму, що летіти, мовляв, неможливо. Капітан Рід знову почав лаятись, згадуючи добрим словом тепер уже не „Сіберію“, а цю „чортову Аляску“, але незабаром повернувся на другий бік і зразу ж заснув... Прокинувшись, він став розповідати, як неприємно було йому сидіти в літаку на пасажирському місці. Отут тільки й висловив він свій жаль за розбитою машиною...

Я й сам добре знав, як неприємно пілотові літати в пасажирській кабіні. Здається, що льотчик, який везе тебе, зовсім не вміє вести літак—і крен у нього

Неправильний, і „ноги багато дає“, і взагалі дивно, як він досі не вбився.

Щоб заспокоїти капітана Ріда, я розповів йому історію одного мого „пасажирського“ польоту над просторами Середньої Азії.

Летіти довелося мені з пілотом, який не дуже добре вмів працювати вночі.

Сиджу я собі, поглядаю в вікно, десь унизу блищать ліхтарі на залізничному мосту через Аму-Дар'ю. Південна ніч настає дуже швидко. Сонце тількищо сховалось за горизонтом, і зразу ж насувається густа темрява.

Ми наближались до Чарджуйського аеродрому, я кричав пілотові: „Поглядай!“ Він відповів мені, що йдемо на посадку.

Сідати доводилося, пройшовши впоперек річки. І раптом я помітив, що літак іде понад самою водою і нам доведеться з повного ходу налетіти на берег. За кілька секунд з вихлопних труб мотора вихопився сніп вогню, і літак знову підскочив у повітря.

Страшний удар викинув мене з літака. Я вискочив з машини, як пружина, і щасливо упав за кінцем крила. Мотор ревів, і вихлопи полум'я вже сягали до самого хвоста.

Коли ревіння стихло й вогню не стало, я почув зовсім виразний голос механіка:

— Чому ж ти його не виключив?

Значить, обидва були живі. Все сталося так швидко, що пілот навіть не встиг виключити мотор. Коли машина вдарилася нижньою частиною шасі об берег,

гвинт розлетівся на друзки, а мотор, звільнившись від нього, закрутився з скаженою швидкістю, вихлопуючи вогонь...

По аеродрому мчали до нас якісь люди. Попереду біг сторож, розмахуючи факелом—жмутом клоччя, намоченим у нафті. Він біг, не зупиняючись, просто до літака, а всі баки в нас були розбиті і бензин вилився геть... Ми всі трое кричали:

— Не підходь! Не підбігай!

Механік вискочив уперед, схопив сторожа в обійми і звалив його на землю вже зовсім близько від літака. Сторож, не розуміючи, що ловлять саме його, виривався, щоб підскочити до розбитої машини...

Так ми з ним і борюкалися втрюх, поки з аеродрому не підбігли ще кілька людей. Затоптавши його факел, вони при світлі кишенькових електричних ліхтариків почали оглядати пошкодження...

... Капітан Рід розповів мені таку ж приблизно історію і знову почав лаяти „чортову Аляску“, бо погода не стала краща.

Трохи заспокоївшись, він почав був розповідати ще якусь історію, коли ввійшов містер Варрен, наш хазяїн, власник готелю. Попросивши пробачення, він сказав мені, що, розписуючись у книзі приїжджих, я поставив дату „4 березня“, а вчора було тільки 3-є.

Я напевне знав, що з мису Північного я вилетів 4 березня і того ж таки дня ввечері прибув до Теллора. Я запевняв, що дату поставив правильно, але він заперечував...

Виявилося, що я перелетів у вчорашній день. Виле-

11 4 березня, я прилетів до Америки 3-го, перелетівши лінію, де міняється число місяця.

Містер Варрен спробував прочитати мені невеличку лекцію про те, що я добре знав і сам... Але з ввічливості довелося слухати.

Почав він з героя роману Жюль Верна „За вісімдесят днів круг світу“, Філеаса Фогга, що виграв своє оригінальне парі тільки через цю саму демаркаційну лінію, перетинаючи яку моряки й льотчики додають до свого календаря один день або на один день повертаються назад. Це та лінія, від якої умовно вважають початок кожного дня, місяця й року. Починаючися тут, день іде на захід—в ССРСР, в Європу і потім—до Америки. Демаркаційна лінія проходить по західній частині Тихого океану. На півночі вона перетинає надвое Берінгову протоку, через яку ми перелетіли, простуючи до Америки, потім спускається по водяних просторах, обминаючи зі сходу Австралійський материк і Нову Зеландію.

Спитавши в мене, чи багато я плавав по морях, містер Варрен розповів, що кожен корабель, переходячи через демаркаційну лінію з заходу на схід, двічі записує в судновий журнал один і той же день, тобто, наприклад, дві п'ятниці підряд. Ідучи зі сходу на захід, доводиться проминати цілу добу, і в журналі стають поряд четвер і субота.

Ми ввічливо слухали містера Варрена, знаючи правила чемності й розуміючи, що тільки бажання зробити нам приємність примусило власника готелю і мера міста Теллор розповідати нам про дні тижня.

В КРАЇНІ ДЖЕКА ЛОНДОНА

Вислухавши оповідання містера Варрена, ми пішли вмиватися. Потім поснідали й рушили оглядати Теллор.

Насамперед ми подалися на радіостанцію—дізнатися про перспективи погоди.

Радист зустрів нас дуже люб'язно. Поки ми оглядали чотири кімнати станції, яку обслуговує одна людина, радист надів навушники, взяв у руки важіль, постукав ключем і через три хвилини повідомив, що скрізь по дорозі—в Номі, Нулато, Рубі і Фербенксі—метелиця й мороз. Але треба ждати поліпшення погоди, хоч і з пониженням температури.

Радист працював напрочуд швидко—без бланків і записів.

П'ятого березня ми таки вилетіли з гостинного Теллора разом з Іонгом—через Ном і Нулато до Рубі-на-Юконі. Був вітряний похмурий день, у повітрі дуже гойдало, але тепер ми знали, що попереду—чисте небо і краща погода. На Аляску насувався антициклон.

В Номі нам сісти не пощастило, аеродром був весь у застругах. Люб'язність Ломена, що рівняв аеродром тракторами, пропала дарма. Зробивши два привітальні віражі над містом, я взяв курс на схід, перетнув затоку Нортон-бей і став перелітати через хребет поміж морем і Юконом.

У районі міста Ном, багатому золотим піском, місцевість була заселена. Далі пішла знову безлюдна біла рівнина, і тільки за Нортон-бей зачорніла плямами тайга, спочатку ріденька, з білими полянами, а потім—все чорніша. За горами, біля Нулато, поповзла вигинчаста біла стьожка, розривана островами на фарватер і потоки. Це простягся замерзлий Юкон—літературна батьківщина Джека Лондона...

Мій літак проходив колись над багатим золотоносним районом Алдану. Тепер ми були над „золотим запасом“ Аляски, над Юконом...

По Юкону тягнеться вузенька доріжка для собачих нарт. На березі стоять червоні будівлі телеграфу, починають з'являтися селища та розсипища. Ось на лівому високому березі темніє Рубі—мета нашого сьогоднішнього польоту. На рівному, без торосів, льоду, вкритому снігом, стоять ялинки, показуючи межі аеродрому.

Літак м'яко торкається пухнастого снігу, рулить до берега і зупиняється. Рід і Гілом, що прибули трохи раніше за нас, люб'язно допомагають нам заправити машину, Фаріх підкручує помпу.

„Леді“ міста Рубі лізуть на крило в своїх красивих індійських мокасінах, оточують „командора Слєпньова“ й містера Фаріха і всі ми фотографуємось.

Незабаром нас одвели в приміщення, де ми роздяглися, пообідали й розташувались на нічліг. Це був поштовий готель.

Але спочити зразу не довелось. Унизу зібрались жителі містечка.

Ми дослухалися до розмов і зразу ж почули, що ми—в країні Джека Лондона...

Всі балачки крутилися навколо того, скільки золота дають сто фунтів породи, на якій глибині вічна мерзлота... Говорили про собак, про зброю, про мокасини.

Прийшли до готелю й кілька справжніх північно-американських індіців, що вже вимирають у цих краях. Індіці були в костюмах і галстуках і теж розмовляли про золото.

Знайшлося кілька людей, що вміли говорити поросійському. Це були нащадки старих російських аляскінців, які залишились тут ще з тих часів, коли Аляска належала царській Росії і 1867 року була продана Америці всього - на - всього за 14 мільйонів 320 тисяч карбованців... За ці гроші продали цілу країну, що розкинулась на площі 1518700 квадратних кілометрів і постачає тепер Сполученим Штатам золото, срібло, нафту, вугілля, мідь, свинець, ліс, продукти сільського господарства і морського та рибного промислів...

Всі цікавилися „російськими льотчиками“, літаком, дивувалися навіть, що єсть у нас такі непогані машини,—це було за багато років до перельоту Чкалова та Громова через полюс,—питали мене—чи мій це літак, чи я тільки працюю на ньому пілотом. Я, через перекладача, пояснював структуру нашого Т-ва „Доброльот“. Всі ніби зрозуміли моє пояснення і вирішили, що літак належить приватному акційному товариству. З цього всього я збагнув, що мене не

повсім врозуміли, і почав розповідати, в якій чудесній і багатій країні я живу.

Увечері надійшла телеграма з Фербенкса. Нас попереджали, що ждатимуть завтра на аеродромі о третій годині дня.

Місцеві американці пояснили нам, що Фербенкс, правда, ще не зовсім Америка, але що на нього вже варто подивитися. Принаймні там ми не будемо ходити пішки, бо жителів у Фербенксі влітку п'ять тисяч, а зимою тільки тисяча, але автомобілів там—тисяча цілий рік...

Летіли ми над Юконом дуже низько, на висоті сто метрів. Посередині йшов американець Іонг з Кроссоном, зліва—Гілом з канадцем Рід, а на великій сріблястій машині—праворуч—я з Фаріхом. Жителі задирали голови і, мабуть, не без цікавості розглядали знаки на крилах нашого літака „СССР-177“.

Телеграф уже розніс по всьому Юкону звістку, що льотчики Ейельсон та Борланд роблять свою останню повітряну подорож і що срібна машина привезла їх з далекої „Сіберії“, з країни Рад. Біля міста Танана ми потрапили в метелицю і, пробившись, вишли до залізничного мосту.

Під крилом—дорога, що веде в Фербенкс. Не потрібні більше ні компас, ні карта. Здала видно—сяє правильно розплановане місто, хвилини польоту стають ніби довші. Я закриваю газ. Літаки знижуються. „Командор Слепньов“ дає право сісти першому... льотчикові Ейельсону, що повертався з останнього перельоту...

ФЕРБЕНКО

Я боявся, що мені ніде буде сісти. Весь аеродром зайняв величезний натовп американців і американок. На віддалі стояли сотні автомобілів.

Натовп зустрічав нас мовчки, ні захоплення на обличчях, ні вигуків, ні метушні, сама настороженість і зосередженість.

Я поволі підрулив до літака, в якому лежать тіла відважних пілотів. Якись джентльмени в шляпах і пальто вимахують руками, показуючи, куди мені треба звертати. Позаду, біля самої доріжки, стоїть невелика група людей. Серед них я бачу знайомі обличчя: Свенсон і Мері, льотчики, з якими мені довелося працювати... Мені показують дебелистого чоловіка в котелку, що стоїть посередині всіх,—це мер міста, містер Делаверн.

Я виходжу з літака, на рукаві моєї хутряної одязі—чорна стьожка. До мене підходить група людей. Попереду ступає мер, вітаючи нас з щасливим прибуттям. Зза його спини вже вимахує до мене рукою Мері,—її трудно впізнати в елегантній європейській траурній одязі. Я дивлюся—чи немає де капітана Міловзорова...

Ми знову піднімаємось на крила літака. Мер виголошує промову: Аляска і Сполучені Штати дякують радянському народові і нам особисто за ту надзвичайну участь, яку взяли ми в розшуках знаменитого,

Почесного і улюбленого льотчика, основоположника повітряної лінії на Алясці—Бена Ейельсона і його механіка Борланда.

До мене підходить старий і поважний чоловік з вольовим обличчям, знімає шляпу, простягає руку і тихо промовляє по-англійському одне тільки слово:

— Дякую.

За ним підходить жінка, підіймає одного за одним до мене двох дітей і теж говорить одне тільки слово:

— Дякую.

Це—батько Ейельсона і дружина та діти Ірла Борланда.

Мені тяжко дивитися на них. Я мовчки передаю старому Ейельсонові кусок штурвала, яким його син, Бен, продавив собі серце...

Я також промовляю всього лише кілька слів про те, що особистого горя не можуть заглушити офіційні промови. Я висловлюю своє співчуття рідним і близьким мого відважного товариша по роботі, висловлюю співчуття Америці...

Почалося фотографування. Американці дивилися на нас, як на диво. Ми прибули до Фербенкса в хутряних штанах, у світерах, дуже товстих і напрочуд теплих, але незвичайних для людей цього міста. На нас були кухлянки, на ногах—величезні сибірські унти та ще й з так званими „чортоходами“, тобто з хутряними калошами... Костюми були дуже корисні й потрібні для роботи в Арктиці і надзвичайно „екзотичні“ для цього невеликого, але чисто американського міста, де була тисяча автомобілів, звукове



Я виходжу з літака, на рукаві моєї хутряної одяжі—
чорна стьожка.

Іно, де на вулицях виблискував жовтогарячим світлом неон у скляних трубках—американська новинка на той час.

Опинившись в місті, ми зразу ж згадали про гроші. Грошей у нас не було, бо під час роботи на Чукотці вони нам були непотрібні, а тут без них ми не могли ступити ні кроку.

Після закінчення церемонії Мері й Свенсон подалися до свого готелю, щоб дати нам можливість спочити.

Взявши в Ріда десять доларів, ми послали телеграму до „Амторгу“ в Нью-Йорк, просячи вислати грошей.

Одержавши повідомлення, що гроші вислано, ми не стали ждати, поки вони надійдуть, і зразу ж пішли до магазину Мартіна Пінска—роздобувати собі пристойні костюми.

За нами сунули цілим гуртом американські льотчики й механіки, що вже, здається, забули за Борланда та Ейельсона, бо хмуристь зійшла з їхніх облич.

Мартін Пінска був такий привітний і люб'язний, що, як тільки нас йому відрекомендували, зразу ж запросив пройти через магазин у його квартиру, роздягтися і розпочати екіпірування.

Нас стали одягати, починаючи з білизни. З магазину стали бігцем носити костюми найрізноманітніших розмірів і кольорів та всякі деталі до них. Виявилось, що нам потрібні й запонки до комірців, і запонки до манжетів, і всякі ґніпчки та шпильки;

почалися серйозні дебати про те, які вибрати нам галстуки, скільки потрібно гудзиків на рукавах піджаків... Нам сказали, що шляпи треба купувати з чорними стрічками, щоб вони могли нам придатися і „в звичайному житті“, і на похоронах, у яких ми мали взяти участь...

Розглядаючи себе в дзеркало, що висіло в спальні Мартіна Пінска, ми не могли стриматись від реготу: білі комірці й костюми ще більше відтінювали наші обвітрені лица, два величезні темні синяки на моїх щоках і облуплений ніс, що його я кілька разів обморожував під час розшуків. Не кращий був вигляд і в Фаріха, хоч його трохи й виручала ефектна клинувата борідка... Все це робило з нас ніби дуже підозрілих суб'єктів, що повдягали костюми, зняті, очевидно, з чужого плеча.

Нарешті, нас таки випустили з магазину, бо довше ми не могли б тримати на своїх обличчях серйозних мін.

Замість плати за куплені речі, я, зібравши всю сміливість, розписався на рахунку англійськими літерами—„Слепньов“. А Фаріх тим часом смикав мене тихенько за поли нового піджака і, посміхаючись, шепотів на вухо:

— А що, як не пришлють? Посадять нас обох за борги в тюрму.

Вийшовши на вулицю, ми зустріли нашого давнього знайомого, похмурого механіка Мек-Колея, який, побачивши нас, закричав на всю вулицю:

— Напевно і абсолютно джентльмени!.. Справжні джентльмени!..

Почувши таке, ми дуже здивувалися. Мабуть таки, наша зовнішність зазнала докорінних змін, бо саме це примусило заговорити мовчазного канадського парнягу, який досі вмів розповідати хібащо про своє механізоване полювання.

Поснідавши в Мабель - Кафе, ми зустрілися з Мері та її батьком і подалися з візитом до мера міста Фербенкс. Дорогою ми дізналися, що капітан Міловзоров уже видужує, але досі лежить у лікарні.

У мера сталася цікава подія, яка показала нам ще раз, що земля куля така тісна й мала, що куди б ви не забрили, обов'язково зустрінете знайомого.

Як тільки я відрекомендував Фаріха, мер міста, доктор Делаверн, зразу ж спитав, як звали Фаріхового батька.

— Бруно,— відповів Фаріх.

Мер кинувся до нього, став трясти нам руки і сказав, що він колись давно, ще до імперіалістичної війни, бував у Москві і в службових справах зустрічався з Фаріховим батьком, який служив у страховому товаристві.

Мері, почувши це, зразу ж ухопила телефонну трубку, щоб негайно ж передати в газети цікавий епізод. Але тут же в Мері знайшлася конкурентка, гарненька секретарка Делаверна, що також хотіла передати відомості про старе знайомство мера з батьком містера Фаріха до своєї газети. Невеличка суперечка розв'язала справу... За американськими поняттями, повідомляти в газети про все, що відбувається навіть у приватних домах,— справа цілком звичайна й етична.

Отже, скільки часу ми розмовляли в мерії, стільки ж біля двох телефонів тріщали голоси гарненької секретарки й Мері Свенсон, що повідомляли телефоном про все, що тут відбувається... А вже на ранок весь Фербенкс, та навіть і в Нью-Йорку, знали всі подробиці прийому в мерії...

Мер складав нам офіціальну подяку за роботу по розшуках полковника американської служби Ейельсона і лейтенанта-механіка Борланда, і вручив нам обом подарунки. Я одержав золотого годинника з написом: „Капітанові Слєпньову з подякою. Народ Аляски. Фербенкс, 1930 р.“ Такий же годинник одержав і Фабіо Фаріх.

Нам натякнули, що ми могли б одержати ордени американської держави. Перезирнувшись з Фаріхом, ми так само ввічливо натякнули, що, мовляв, поміж нашими державами не встановлені дипломатичні стосунки і тому, на жаль, ми прийняти орденів не зможемо.

На цьому все дуже мило й скінчилося, з приємністю для обох сторін. Ми пішли готувати наш сріблястий літак до подорожі морем на батьківщину, куди він мав виїхати в вантажі...

За американськими звичаями, похорони видатних людей тривають дуже довго, бо треба виконати чимало всяких церемоній. Коли поїзд рушив з Фербенкса, громадянські панахиди відбувалися на кожній станції, бо Ейельсона тут знали скрізь.

У самому Фербенксі всі оті церемонії завдали мені чимало клопоту. Ввечері до нас у готель прийшов батько Бена, Оле Ейельсон, і вдова Борланда.

Після чемних переговорів Оле Ейельсон розповів, що американці покладуть на гроби загиблих національний прапор. Такий же прапор привезла делегація канадців, що прибула в Сьюард пароплавом, а звідти до Фербенкса — залізницею... Словом, Ейельсонові хотілося б, щоб прапор тої країни, де загинув його єдиний син, теж ліг на синову труну.

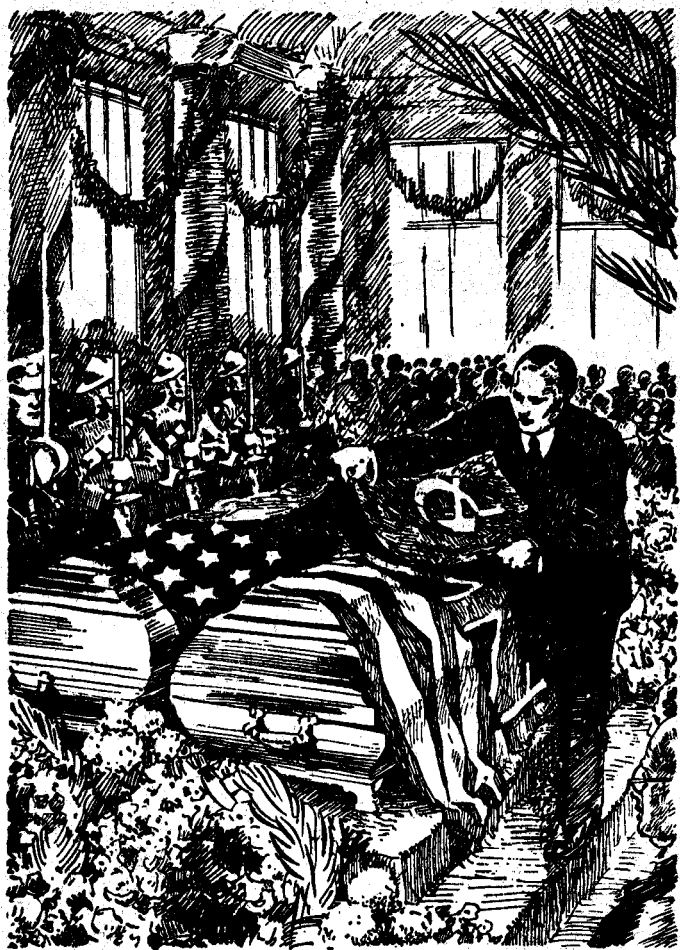
Я опинився в досить трудному становищі. Покласти червоний прапор на труни американців можна було, але хто знав, чи не втнуть тоді якунебудь штуку фашистські молодчики... Правда, добре було б, якби прапор нашої великої держави помандрував по всій території Штатів, щоб усі бачили, що загиблих льотчиків знайшли саме радянські люди.

Я спробував був порадитися з Фаріхом, але той нічого певного мені не зміг сказати. Тоді я послав телеграму в Москву, дипломатично запитуючи, від яких, мовляв, організацій покласти прапор і вінок на труни загиблих.

Дуже швидко, годин через три, я одержав відповідь, яка мені мало допомогла, бо, мабуть, моє запитання було надто туманне... В телеграмі стояло: „Від організацій, що брали участь у розшуках“.

Я не знаю, чи колинебудь читали ви так уважно листа від найближчої людини. Я кілька разів перечитував телеграму і навіть для чогось розглядав її проти світла...

. Замовивши прапор, що коштував шістнадцять з половиною доларів, багрянний прапор з нашитими на ньому золотими серпом та молотом, ми, акуратно по-



Розгорнувши червоний прапор, накрив ними дві труни.

клавши його на руку, пішли до приміщення, де мала відбутися церемонія першої великої панахиди по Ейельсону і Борланду.

Першим поклали на труни загиблих прапор Північних Штатів. Музиканти заграли американський національний гімн, офіцер скомандував „на караул“, солдати клацнули рушницями і знову спустили їх до ноги.

Я шепнув Фаріхові кілька слів:

— Якщо нам такої церемонії не вчинять, я прапора не покладу...

Справа була, звичайно, не в нас, а в честі, відданій нації, радянському народові.

Фаріх заспокоїв мене, запевняючи, що все буде як слід.

Другий прапор поклали англійський—від Канади. Потім підійшов я і, розгорнувши червоний прапор, накрив ним дві труни.

Признаюся, момент був серйозний. Я дуже хвилювався... Але як тільки прапор торкнувся трун, я почув команду офіцера, брязкіт зброї і звуки „Інтернаціоналу“.

РОЗДІЛ ДВАДЦЯТЬ ВОСЬМИЙ

БЕЗ ЯЗИКА

Церемонії тривали тижнів зо два, поки ми з Фаріхом, нарешті, прибули в Сіеттль. Звідси тіло Ейельсона мали відправити для остаточних похорон до нього на батьківщину: в штат Норд-Дакота.

Гостюючи у Свенсонів, ми одержали з Нью-Йорка, з нашого торговельного представництва, запитання: яким маршрутом ми бажаємо їхати на батьківщину—через Атлантичний океан і Європу чи через Тихий океан і Азію.

Мері, звичайно, радила вибрати Європу. Свенсон своєї думки не висловлював. А ми з Фаріхом радилися довго, докладно розбирали обидва маршрути—де більше буде вражень, хоч, правда, Фаріхові не дуже й хотілось розлучатися з нашою машиною...

Ми зараз були вільні від роботи, і торгпредство також підтвердило, що ця мандрівка має стати для нас відпочинком після сильних переживань і страшного напруження.

Обговоривши справу, ми таки вирішили, що Європа, мабуть, від нас не втече, а стара дорога через Атлантичний океан теж, треба думати, розгорне коли-небудь перед нами свої простори, а от через Тихий океан нам, можливо, більше ніколи й не доведеться перепливати; тому ми й вирішили мандрувати в напрямі до Азії.

Свенсон похмуро розповідав про свої погані комерційні справи,—дві шхуни його залишились десь на півночі біля радянських берегів, у крижаному полоні; але Мері невгавала і умовляла нас пообіцяти, що наступного літа ми зустрінемось десь на Чукотці абощо. Правда, розуміючи, що справи погіршали, дівчина вирішила обов'язково скінчити медичний інститут, щоб потім працювати десь на далекій півночі...

Олаф Свенсон під час обіду згадував про Бена,

а Мері докоряла батькові за порушення правил чемності: за столом не говорять сумних речей.

— Розповідайте щонебудь південне, тепле,—просила вона, і ми обіцяли їй писати з дороги про свої враження від мандрівки через Тихий океан.

Прощалися ми дружньо. Мері тільки турбувалася, що їдемо ми без перекладачів і провідників по чужій країні, не знаючи англійської мови... Але так нам було зручніше, хотілося, щоб ніхто не заважав дорогою...

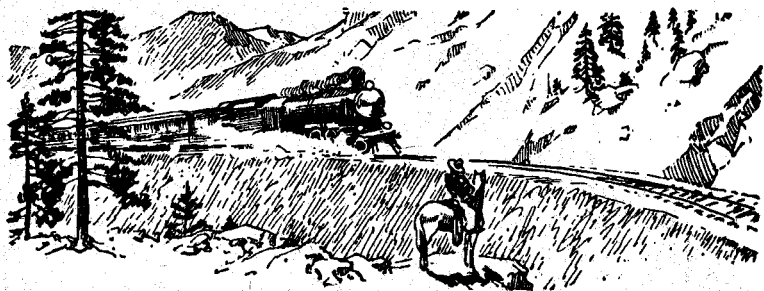
Мері пророкувала нам чимало неприємностей і пригод. Так воно й вийшло. Пригоди почалися зразу ж, як тільки ми ввійшли в поїзд, що йшов з Сіетля до Сан-Франціско.

Ще в сіеттльському готелі ми написали на бланках, одержаних від порт'є, місце, куди ми їдемо—Токіо. Закривши чемодани і замовивши квитки на пароплав, ми, по приїзді від Свенсонів, побачили, що наших чемоданів у номері вже немає. Почали розпитувати порт'є, але так нічого й не добилися.

Не було наших чемоданів і в вагоні поїзда. Тільки невеличкі саквояжки з необхідними в дорозі речами лежали в вагоні на сітці. Туди ж поклали й наш патефон з коробкою пластинок.

Коли поїзд рушив, коли зник сперед очей перон і востаннє майнули перед очима пишні кучері Мері, ми вирішили пройти по всіх вагонах, щоб добре роздивитись на американський поїзд.

Почали ми з першого, що йшов зразу ж за паровозом, до останнього, так званого „обсервешенкер“.



Поїзд мчав нас до Сан - Франціско.

Це був вагон з великою відкритою платформою, на якій стояло десятків з півтора м'яких крісел під тентом.

Кожен американський вагон, не так як у нас, має не номер, а назву. Вагон, у якому їхали ми, називався „президент тафт“. Найцікавіші були так звані ділові вагони. Вони не мали ні купе, ні крісел, і лише заставлені були маленькими столиками та стільцями. Пасажир, який не хотів гаяти часу в дорозі, міг сісти до такого столика, поставити на нього невеличку друкарську машинку, яку в Америці кожен возить з собою, і писати що йому треба.

В американських школах робота на друкарській машинці—обов'язковий предмет, і тому більшість американців досконало володіють цим мистецтвом. Так само вміють користуватися усі й логарифмічною лінійкою. З перших класів школи учням дають примітивні лінійки для підрахунків, які весь час ускладнюються з переходом учня з класу в клас.

Діловий вагон у дорозі являє собою цікаву картину.

Проходячи через нього, ми бачили джентльменів різного віку, які, знявши піджаки, невгамовно стрекотіли на друкарських машинках.

В останньому вагоні, що правив ніби за клуб, кожен пасажир міг побритися, випити содової води без віскі, почитати журнал, написати телеграму й одержати на неї відповідь.

Ми були дуже здивовані: хлопчина - розсильний підійшов до нас, коли ми сиділи в кріслах, і вручив велику телеграму від наших друзів, з якими ми стільки пережили на півночі, — від капітана Ріда, Юза і Мек-Колей. Вони сповіщали, що, нарешті, закінчивши похорони в Норд-Дакоті, повертаються до себе в Канаду, бажають нам щасливої дороги і просять не забувати про знайомство з ними.

Коли ми прийшли в вагон-ресторан, то зразу відчули, що почнуться деякі непорозуміння. Так воно й вийшло.

До нас підійшов негр-лакей з преїскурантом. Була в нього в руках ще й книга з чистими аркушами паперу, прокладеними копіркою. Очевидно, це потрібно було, щоб дати можливість американцеві не розмовляти з „нижчою расою“, з негром, що обслуговує вагон-ресторан. Кожному пасажирові вручали таку книжку, на якій треба було писати, що замовляється на обід.

Навчені гірким досвідом, що перші страви, зазначені в преїскуранті, обов'язково мають бути устри-

цями, а останні п'ять-шість—різні гатунки сиру, ми почали виписувати, копіюючи з преїскуранта фрази, із самої середини меню. Це потім дуже розважило всіх, хто їхав з нами, і навіть офіціанта.

Все товариство за столами визнало, що ми маємо надзвичайно екстравагантні смаки, бо на першу страву ми замовили варені буряки, порізані невеликими кубиками; на друге нам подали спаржу з гарніром з вареної моркви, і все це завершилося двома сортами солодкого... А нам, треба признатися, хотілося з'їсти по доброму шматку м'яса.

Коли офіціант поставив на стіл нашу вегетаріанську їжу, ми жували ледве-ледве, заздро поглядаючи на сусідів, що їли жарену свинину.

Побачивши нашу неприховану заздрість, найближчий сусід підійшов до нас, ткнув пальцем у преїскурант і сказав: „порк“, що значить свинина. Тоді ми попросили й собі цей самий „порк“—не більше й не менше, як по дві порції на брата.

З сніданком у нас було краще.

Ми вже під час мандрівки по Америці звикли, що сніданок починається з бекону з яйцями, потім іде солодкий пиріг і цілком пристойно—випити навіть дві чашки кофе.

Сан-Франціско зустрів нас неймовірним шумом і галасом. Нас атакували десятки негрів-носильників—нам доводилось пересідати з поїзда на пором.

Коли ми вийшли на берег, нас зустрів агент. Без ніяких церемоній він посадив нас в автомобіль і повіз до „Кліфт-готелю“... І тут тільки ми побачили свої

чемодани, цілісінькі, незаймані, акуратно поставлені в кутку кімнати. Нас навіть не спитали, чи зручно нам буде їхати без багажу. Та й спитати трудно було, бо ми майже не вміли говорити по-англійському.

Про Сан-Франціско ми так багато чули й читали, що нам зразу ж захотілося оглянути місто. Спочатку ми їхали на гору, що стояла майже в самому центрі, і звідти могли любоватися хмарочосами і найбільшим портом Тихоокеанського побережжя Америки.

Прочитавши с'як-так вечірні газети, надруковані на рожевому папері, ми дуже здивувалися. З газет ми дізналися, що після прибуття ми вже відвідали наших „друзів“—містера Пік, містера Сміта, Стівенсона, якогось містера Брет і т. д.

Про всіх цих містерів ми не знали нічого і не чули про них ніколи. Звернувшись з запитанням з приводу такого непорозуміння до журналістів, ми дізналися, що це нічого не значить. Журналісти, які вже цілою юрбою прийшли до нас у номер, пояснили нам, що коли ми досі й не відвідали всіх цих містерів, то зараз відвідаємо. Всі вони поважні люди міста, і не зробити їм візит—непристойно. Виходило, що журналісти краще знають, кого нам треба відвідати.

Всі ці візити закінчилися дуже швидко. Приїхавши до когось із згаданих в газеті осіб, що були або членами муніципалітету або представниками авіаційних організацій, ми мали приємність познайомитися. Хто-небудь із журналістів рекомендував нас, говорячи: „Командор Слєпньов, містер Фаріх—російські льотчики, ті, що на півночі знайшли Ейельсона й Борланда“...

Одержавши на відповідь прояви радості й подяки за відвідини, ми їхали до іншого містера, де відбувалася така ж сама історія.

Годин через дві всі формальні візити скінчилися. Нам треба було тільки заїхати до японського консульства, щоб одержати візу на транзитний проїзд через територію Японії.

Консул поведився трохи дивно—розпитував, чи довго ми спинимось у Японії, що ми там будемо робити, куди ми потім маємо намір їхати... Одержавши відповідь, що ми збираємося пробути в Японії не більше як п'ять днів, що маємо намір оглянути Токіо й Іокогаму, що дальші наші бажання зводяться до того, щоб пошвидше потрапити додому, у Владивосток, ми, нарешті, одержали дозвіл та візу на перебування в Японії протягом двох тижнів.

На прощання консул запропонував нам внести гроші на проїзд назад до Сан-Франціско, на той випадок, коли нас не приймуть на батьківщині. Ми дуже здивувалися, запевняючи його, що цього бути не може. Але не допомагало нічого. Виручив нас один американський льотчик, який мандрував разом з нами, заявивши, що такі вже в цих „джапів“ чортові порядки, рекомендував нам покласти по сто доларів у конверти і здати їх у корабельну касу, а прибувши до Іокогами, забрати їх звідти. Так ми й зробили.

Коли вже ми зібралися виїздити з Сан-Франціско, нам запропонували поїхати на полювання, бо довідались, що ми з Фаріхом завзяті мисливці. Після цього полювання ми мало не втратили зовсім смаку до цієї справи.

За містом, де кожен клапоть землі або розораний або забудований, де повсюди простяглися проводи високої напруги, лишилося болото, яке не могла використати навіть американська техніка.

Але знайшовся спритний чоловік, що влаштував на цьому болоті мисливське господарство. Навесні качки та інша дичина, що летить з півдня, не має там іншого місця для відпочинку, крім цього болота.

Підприємець збудував на болоті щось подібне до невеликого готелю і проклав бетонвані стежки в різні к'яці величезного болота. Потім збудував круглі колодязі із східцями. Там були розкладені рушниці, патрони, дерев'яні „підсадні“ качки та інші потрібні для полювання речі... Збудувавши біля свого готелю майданчик для автомобілів, він оголосив, що кожен, хто хоче полювати, може платити гроші в касу й діставати задоволення.

Почувши про болото, я став готувати болотяні чоботи, але мені пояснили, що можна їхати в черевиках.

Хлопчисько провів нас до бетонного колодязя, розставив „підсадні“ качки, і ми могли стріляти в птицю, якій, крім болота, сідати було нікуди. Гроші доводилося платити за час, згаяний на полювання.

В деякі колодязі був навіть проведений телефон. Плату за таку „засідку“ брали більшу. Діловій людині, що сиділа в колодязі, могли подзвонити з дому в якійсь невідкладній справі...

Ми згадували механізоване полювання Мак-Колея, згадували невгамовне бажання синьоокої Мері—власноручно застрелити білого ведмеда.

— От тепер би нам до Верхоянська...—казав Фаріх.—І кози там, і гірські барани, і вовки, і птиця, скільки хочеш...

Ми обидва скучили вже за рідним краєм.

— Треба тільки, Мавр, щоб цих американців, туристів, не пускали туди. Пригадуеш, коли приїздив до нас американець — стріляти баранів? Невже забув?.. Та ще ж тоді дали йому провідника, мисливця, а той американець ще й образився, бо хотів застрелити барана сам. А потім прийшов до виконкому та й просив, чи не можна тут збудувати готель, дороги, щоб поставити туристське господарство для полювання.

... Згадавши про рідні краї, ми тільки й знали, що пригадували подробиці наших пригод під час спільної роботи в Сибіру...

Хотілося додому. Хотілося поїхати до рідного села, побачити батька, матір, знаючи наперед, що мама, зустрічаючи, обов'язково скаже:

— Невже, Моренько, тобі й досі ще не набридло стрибати по білому світі?..

РОЗДІЛ ДВАДЦЯТЬ ДЕВ'ЯТИЙ

„ЧІЧІБУ - МАРУ“

Так називався корабель, на якому ми зібралися мандрувати через Тихий океан. „Чічібу - Мару“ — величезний океанський пароплав — рушав тільки в свій пер-

ший рейс за маршрутом Сан - Франціско—Гонолулу на Гавайських островах—Іокогама—Кобе—Гонконг.

Замовляючи квитки в пароплавному агентстві, ми довго вибирали собі каюту.

Виявилось, що це не така й проста справа, бо кают кілька сот і кожна з них має свої особливості.

Клерк, що продавав квитки, являв собою втілення найтоншої ввічливості і справжнього розуміння цінності тої чи тої каюти. Згаяли ми на цю справу не менше години.

Нам пояснювали: якщо каюта внизу пароплава, то з неї високо підійматися на палубу, якщо на носі, то дуже гойдає, якщо на кормі, то сильно трясє,—і довелося розбиратися в усяких деталях і дрібницях.

Клерк вибрав нам каюту за величезним рисунком, що висів на стіні, ілюстрованим фотографіями кают. Касир так хвилювався й гарячився, що, здавалося, ніби не ми будемо пливти цим пароплавом, а без сумніву—він.

Після довгих дебатів ми вибрали недорогу й недешеву каюту,—так собі середню,—не дуже нагорі і не дуже глибоко внизу, не зовсім на носі і не близько до корми... Номер каюти ми одержали разом з квитком і фотографіями та проспектами... З цієї хвилини корабель мав стати нашим домом, дах його мусив захищати нас від тропічного сонця протягом півмісячного плавання від берегів Америки до берегів Азії. Ми мали їхати паралельно путі Магеллана, який 1520 року на своїх каравелах пройшов тут уперше.

В книгах і журналах ми не раз читали описи вели-

чезних атлантичних і тихоокеанських кораблів. Ми вже знали, що на пристані ми всього корабля не побачимо, і тільки пароплави, що стоять віддалік, дадуть нам поняття про наше судно.

„Чічібу-Мару“ рушав від сорокової пристані, як було сказано в квитку, а з цього ми вже зрозуміли, що пароплавних пристаней у Сан-Франціско дуже багато.

Проводити нас зібралось чимало людей,—працівники „Амторгу“, льотчики, представники авіаційних корпорацій і ще всякі цікаві люди.

Вислухавши прощальні промови й побажання, ми пішли по трапу, по якому на пароплав міг вільно в'їхати автомобіль, і опинилися ніби в холі готелю...

Нам навіть трудно було уявити, що ми вже стоїмо на кораблі. Все було схоже на ті готелі, в яких нам довелося досі жити в Америці. Величезний прилавок порт'є, з одного боку ящики для номерів, для листів і телеграм... Навколо стояли колони, як не дивно, з дуже важких матеріалів. За ними виднілася ціла сотня вогнетривких шахів, кожна з яких мала по два ключі: пасажир, якому треба було під час мандрівки зберігати в цих шафах цінності, одержував ключ і в присутності старшого порт'є клав туди що треба, забираючи один ключ з собою. Отже, пасажир не міг відкрити шафи без ключа порт'є...

Нам теж запропонували таку шафу. Ми з Фаріхом відмовилися, хто й зна—на що вона була б нам потрібна... Порт'є глянув на нас здивовано: такі поважні джентльмени відмовляються від вогнетривкої шафи.

Ми взяли в портъє лише ключ від свого номера, і хлопчисько - бой повів нас по мармурових сходах і по коридорах, застелених вогнетривкими килимами, до нашої „квартири“.

Це була не каюта, а справжня кімната. Очевидно, інженер, який будував корабель, подбав, щоб каюта нічим не нагадувала, що ви перебуваєте на морі. Круглий ілюмінатор був оправлений у звичайну віконну раму з портъєрами.

В каюті стояли два величезні ліжка, письмовий стіл, гардероб, а зі стелі, виходячи з неї сантиметрів на 25, стирчали блискучі нікельовані труби, призначення яких нам було зовсім незрозуміле.

З каюти вели двері до сусідньої кімнати. Це була ванна з умивальником та підігрівачами для простинь і рушників, розвішаних і розкладених—по дванадцять штук на брата. В мильницях на туалеті лежало мило трьох гатунків—просто мило, вишукане туалетне мило для обличчя і спеціальне мило для солоної води. І туалет, і ванна мали по три крани. Та ні—туалет навіть чотири: там були крани для солоної гарячої води, для солоної холодної води, для прісної холодної і для спеціально очищеної холодної прісної води для питва.

Всі наші чемодани, крім тих, на яких ми зробили напис: „Непотрібні в дорозі“, були в каюті, а решти свого вантажу ми вже не побачили до номера готелю в Токіо: десь у череві пароплава, в його трюмах, вони мандрували, заклеєні ярликами „нон вантед“—„непотрібні“...

Закривши каюту на ключ, ми поспішили на верхню палубу, щоб попрощатися з друзями і востаннє поглянути на місто, яке повинно було надовго лишитися в нашій пам'яті.

Мандрівка по Америці кінчалася. Все минуло гаразд. Навіть не справдились пророкування Мері: ми обійшлися й без язика.

Три буксири стали виводити „Чічібу-Мару“ від пристані вокзалу. Виводили його, на нашу думку, якось навіть невічливо—за корму, тобто по-нашому, по-авіаційному, за хвіст. І тільки коли буксири витягли корабель далеко від пристані, він став сам повертатися наліво через борт і, давши дужий прощальний гудок, узяв курс до Гонолулу на Гавайських островах.

Глянувши на димарі пароплава, ми побачили, що з них не йде дим. Розпитавши, ми дізналися, що вони фальшиві.

„Чічібу-Мару“ зовсім навіть не був пароплавом. Це був моторний корабель, мотеход, що працював на дизелях, поставлених десь унизу. Димарі йому були зовсім непотрібні. Але коли його збудували без димарів, то побачили, що він має якийсь дивний вигляд... Довелося димарі поставити; один з них став цистерною для прісної води. Димар цей, мабуть, здався б дуже дивним, коли б на нього подивитися з літака: димар як димар, а зверху покришка.

Тільки но ми вийшли в море, на верхній палубі заграв великий оркестр. Музиканти всі були одягнені в форму. А через кілька днів ми помітили, що ті ж самі, тільки в фраках, грають у джазі ввечері, і во-

ни ж таки—в піджаках білого кольору—грають під час обіду. Працювати їм доводилось мало не цілу добу.

РОЗДІЛ ТРИДЦЯТИЙ

ПУРЗЕР

Перший обід на кораблі можна просидіти за тим столом, який вам більше сподобається. Але, починаючи з другого дня і до кінця мандрівки, пасажир сидить на тому місці, яке зазначено в спеціальному обідньому квитку—з номером стола і номером крісла.

Перед розподілом пасажирів по столах відбувається, очевидно, ціла нарада.

Пурзер-офісер, службовець, який завідує рестораном і загальним обслуговуванням пасажирів, проробляє дуже складну, так би мовити, „психологічну“ роботу.

Він повинен так розсадити пасажирів, щоб усі були задоволені. Оце, власне, майже всі його обов'язки.

Більшу частину подорожі він майже нічого не робив. Зате перший день він бігав, зовсім змокрілий від поту, з дико вираченими очима і з таким виглядом, що, здавалося, від його метушні залежить доля всього пароплава.

У всіх агентствах, що продають квитки на пароплав, пурзер має своїх уповноважених, які дуже ввічливо, але настирливо, вас розпитують, куди ви пли-

вете, чого, на що ви там хочете подивитись, які страви вам подобаються, які розваги хотіли б ви мати на пароплаві, якій грі в карти віддаєте перевагу, яке вино п'єте, обідаючи, вечеряючи, і навіть довідуються про ваші політичні погляди та релігійність.

І от, зваживши всі ці відомості про кожного пасажира першого або другого класів, яких на пароплаві було до 1500, пурзер повинен скласти план розсаджування за столами. Він повинен врахувати, хто з ким їде, хто з ким знайомий, хто з ким хотів би познайомитись, у кого які погляди... Маючи досвід, він, звичайно, не посадить за один стіл протестанта й католика і т. ін.

Всі ці відомості потім ретельно обмірковувались. Друкувався аркуш,—пароплавна друкарня робила це якнайкраще,—в якому сповіщалося про розсаджування всіх пасажирів... Лише після цього пурзер, блідий і виснажений, махав рукою з таким виглядом, що тепер, мовляв, найтрудніше—позаду.

Треба було задовольнити бажання всіх пасажирів, а коли один-два з них часом записували свої скарги в книгу, для пурзера починалися великі неприємності.

За морськими традиціями, які існують з давніх-давен, за великим столом у ресторані з одного боку сидить капітан, а на протилежному кінці проти нього—інженер-механік. Від капітана до інженера розсаджуються пасажири, залежно від їхніх стосунків з тією компанією, якій належить пароплав, та залежно від їхнього майнового стану й офіційної посади.

На „Чічібу-Мару“ пливла дочка директора това-

риства „Ніппон Юзем - Кайша“, того самого товариства, якому належав пароплав. Директорову дочку посадили першу праворуч від капітана. Але для пурзера, в зв'язку з цим, виникали деякі ускладнення. Справа в тому, що ми з Фаріхом для них теж були не абиякі, можна сказати, почесні пасажери, бо про нашу роботу газети рознесли відомості по всьому світі. Пурзер і капітан бачили, як нас проводила велика юрба американських офіціальних представників, і вважали за свій обов'язок виявляти до нас якнайглибшу пошану.

Щоб бути ввічливим до всіх нас, пурзер розв'язав справу так: поряд з великим столом, ні на дюйм не вище і не нижче за нього, з його наказу поставили другий стіл. На чолі його сів сам пурзер, маючи з правого боку від себе моє крісло, з лівого—крісло Фаріха. Четверте крісло лишалося порожнім, і нас дуже цікавило, хто зрештою приєднається до нашої компанії.

І мені довелося цілу дорогу споглядати підстрижену за модою того часу потилицю дочки директора пароплавної компанії і солодке обличчя самого пурзера.

Одягнений він був у морську одягу з нашивками, ніби в помічника капітана. Хібащо тільки нашивки були з білими кантами, бо він виконував посаду не командну, а ніби адміністративну.

Пурзер був грозою для всієї ресторанної прислуги, для тих, хто обслуговував каюти, бар і кіно. Правда, за весь час мандрівки ми ні разу не бачили жодного матроса. Якось раз тільки з'явився на палубі маляр.

Один із пасажирів, граючи в якусь дивну гру,—леді й джентльмени ганяли по палубі круглі шашки діаметром як тарілка,—подряпав кінцем палиці фарбу на поручнях борта. Поки маляр підмазував білилами пошкоджені місця, пурзер неприязно поглядав на нього, щоб він якнайшвидше забрався з чистої пасажирської палуби. Команда жила внизу, і пасажирів її ніколи не бачили.

Життя на пароплаві йшло рівномірно й одномаїтно. Треба сказати, що все це для нас було найкращим відпочинком після всіх труднощів.

Всім цілком точно було відомо, що другий клас може купатися в басейні і розважатися в спортивній залі від шостої до сьомої години. Від сьомої до дев'ятої ці блага надавалися першому класові. Потім починався перший сніданок „брекфест“, далі другий—„ленч“, потім усі мали забиратися на верхню палубу й розважатися корабельними іграми—кеглями, хто хотів, могли кидати м'яч через сітку і т. д. В цей час радили також писати листи. Ми писали... Я готував кореспонденцію для Свенсонів, писав додому, містерові Рід... Проте, ми ніяк не могли збагнути доцільності цього заняття, бо листи можна була відіслати тільки через десять днів... Ми з цікавістю спостерігали, як американці уважно й наполегливо виконували свої кореспондентські обов'язки.

О четвертій годині в різних кінцях пароплава сервірували чай. Офіціанти, що котили на коліщатах столики з чаєм і печивом, знаходили вас всюди, куди б ви не зайшли.

О шостій годині починався обід, після якого кожен мусив вісім разів обійти круг палуби, що становило милю віддалі. Про це свідчила навіть смуга на одному з бортів палуби, мовляв, якщо звідси вісім разів обійти до цієї ж смуги, то вся віддаль дорівнюватиме милі. Після цієї прогулянки у величезній залі корабля зіставлялися крісла, і пасажери могли дивитися кінокартину.

Щодня показували новий фільм. Для цього, виходячи з порту, корабель мав набрати їх не менше чотирнадцяти штук.

З восьмої години до дванадцятої треба було танцювати. А на пароплавах існує звичай: зі своєю дамою танцювати не можна. Протанцювавши з нею раз, треба перетанцювати з усіма присутніми. А присутніх дуже багато—і тому потанцювати зі своєю дамою вдруге було трудно. Це правило ввели, очевидно, щоб не лишити без танців тих дам, які мандрують самотою... В результаті—танці для чоловіків ставали серйозною затяжною роботою, після якої хотілося тільки одного—швидше повечеряти.

Пурзер наводив порядки й під час танців. На його обов'язку взагалі лежав нагляд за виконанням правил. Наприклад, коли одна з пасажирок, міс Стелла, невеличка й нудна американка, яка вечорами з'являлася щоразу в новому костюмі і в туфельках з закаблучками, прикрашеними досить великими алмазами,—коли ця міс спустилася в спортивну залу в непоказаний час, пурзер подався за нею—подивитися, що вона там робитиме. Міс Стелла, схопивши дві рапіри, почала

показувати нам, як у них, на кордоні Мексіки, кляють один одного. Пурзер, попросивши пробачення, відібрав рапіри й заявив, що ці заняття повинні відбуватися внизу в спорт-залі, в певний час. Хай шановна міс йому пробачить, але правила єсть правила.

Правда, пурзер не завжди бував такий вимогливий. Коли виникало загальне бажання—танцювати після одинадцятої години, пурзер завішував вікна зали й відсилав геть джаз-оркестр. Потім власноручно вкочував величезний автомат-патефон, „віктролу“, закладав у нього десять пластинок, які з невеличким антрактом переставлялись механічно. Патефон грав без перерви годину й десять хвилин, а після цього, хоч-не-хоч, танці припинялися.

Повертаючись до своєї каюти, ми щоразу з цікавістю заглядали—на верхній палубі—до спеціальних кімнат, кожна з яких називалася „зашікі“. Це були каюти, збудовані в японському стилі, щоб підстаркувати й багаті японці могли почувати себе й серед океану, як у себе дома.

Мені в Сан-Франціско шепнули, що пурзер до мене ставитиметься якнайкраще, коли я хоч раз замовлю собі на обід страви японської кухні.

Пурзерова пошана мене мало цікавила, на кораблі нас і так шанували, але допитливість узяла своє,—я замовив японський обід.

Фаріх поставився до цього не дуже прихильно, але нетерпляче дожидав цікавого видовища.

Почалася надзвичайна метушня. До нашого столу підкотили жілька невеличких столиків. На кожному

з них стояв лакований посуд з різними стравами. Я зрозумів, що мені доведеться труднувати.

Перше, що мені поклали на чорну тарілку, була яскравозелена жабка. Я з острахом розглядав її, поки, нарешті, наважився і почав без особливого ентузіазму колупати виделкою. Але все вийшло не так страшно, як здавалося. Жабку я з'їв, від неї лишилася тільки штучна форма, а всередині був дуже смачний паштет.

Покуштувавши з десятків різноманітних страв, ми з пурзером взялися до якихось підсмажених солоних тарганчиків. Усе це довелося запити трьома пляшками пива на кожного, а тарганчики були до пива доброю закускою і їх довелося „повторити“.

Після японського обіду я відчув, що Фаріх ставиться до мене трохи глузливо, не розуміючи, що я замовив його лише з цікавості.

Через чотири дні зали й каюти внизу стояли порожні. Майже всі пасажери вилізли на палубу, розглядаючи в бінокль північно-західну частину горизонту. Там маячили ледве відмітні від гребенів хвиль синювато-зелені вершини. Це були Гавайські острови.

Міс Стелла ходила по всьому пароплаву й розпитувала про все, що доведеться їй побачити на славнозвісних Гаваях. Навіть танцюючи з кимнебудь, вона не давала партнерові спокою своїми запитаннями.

Якось вона зацікавилася шпилькою в петлиці мого піджака. Мені подарували її в Фербенксі робітники-золотошукачі на спогад про дні, проведені на Алясці.



Палуба „Чічібу-Мару“.

Ця шпилька була зроблена з натурального золотого самородка, схожого на невеликий літак.

Побачивши цікавість міс Стелли, я витяг шпильку з петлиці й подав їй, щоб вона могла на неї роздивитися. Міс узяла мій літачок, пришпилила собі до плаття і сказала „дякую“.

Це було днів за два до того, як на горизонті з'явилися Гавайські вершини. В Гонолулу міс Стелла мала зійти з пароплава, і я вирішив натякнути за чаєм, що шпильку пора б повернути.

Побачили б ви, яким поглядом зміряла мене міс Стелла!

— Я ж вам сказала— „дякую“.

— Алеж я вам не говорив „прошу прийняти“. Я охоче подарував би вам... Але це згадка...

Всі кругом зареготали. Мені пояснили, що, за американським звичаєм, віддана жінці річ, за яку вона сказала „дякую“, сама собою стає її власністю.

Цей оригінальний звичай мені не дуже сподобався, що, очевидно, виявляла моя фізіономія, бо перед самими Гаваями шпилька опинилася знов у петлиці мого піджака.

Міс Стелла, мабуть, зразу ж забула про неприємний інцидент, бо через кілька хвилин уже розпитувала мене про нашу багату країну, цікавилася, чи правда, що на Камчатці ніби є ціла гора з міді і що ніби її ніхто не розробляє, бо таких гір у нас чимало.

Я відповідав їй, що країна наша багата, багатшає і багатшатиме з кожним роком... Але, на жаль, міс Стелла розуміла моє оповідання по-своєму: їй захотілося приїхати до нас, бо, треба думати, в такій країні кожному дуже легко стати мільйонером.

Цікавий до всього пурзер охоче прислухався до наших розмов.

РОЗДІЛ ТРИДЦЯТЬ ПЕРШИЙ

„ВАЙКІКІ“

Коли ми наближалися до Гаваїв, часто можна було помітити пурзера, що ходив між пасажирами, від

групи до групи, розповідаючи повільно й монотонно про Гавайські острови.

Видно було, що говорить він тільки про хороші речі, уникаючи тіньових сторін життя.

Американському комерсантові він розповідав про полювання, про ананасні плантації; туристам, для яких Гаваї таке ж місце, як для нас курорт Сочі, розповідав про „вайкікі“, про спортивні змагання гавайців, про їх надзвичайне вміння плавати й пірнати; старій американській леді пурзер розповідав про заходи місіонерів, яким після довгих намагань пощастило нарешті одягти місцеве населення в туніки, щось подібне до безрукавних сорочок, а жінок—у спідниці з волокон. Місіонери не могли допустити, щоб тубільці ходили в легкій і зручній одежі.

Мені думалося, що гавайці погоджувались одягати туніки тому, що місіонери деякий час роздавали їх безплатно. Мені спало на думку хрещення нашого сибірського населення: попи царського часу давали кожному, хто переходив у православну віру, безплатно сорочку та мідний хрест.

Розмовляючи зі мною та Фаріхом, пурзер, щоб догодити нам, згадав і про „тіньові сторони життя“... Він чомусь почав розповідати за прокажених, але, побачивши, що це нас мало цікавить, перейшов на іншу тему.

Він розповів нам, що Гавайські острови ніби відкрив Джемс Кук 1778 року. Але відомо, що в XVI столітті до них плавали іспанці Альворадо де-Сааведра, Хуан Гаetano і Мендоза.

З кінця XVII століття до островів усе частіше й частіше приходили кораблі. Поміж ними було чимало й російських китобійних шхун, що привозили на Гаваї метали, зброю та європейські товари. Наприкінці XVIII століття ватажок Камеамса об'єднав окремі острівні держави в одну. Йому допомогли європейці, що збудували флот з 25 кораблів, на яких цей ватажок провів чимало переможних морських боїв.

— Тисячу вісімсот сімдесят шостого року, — розповідав нам пурзер, сиплючи іменами й датами, — гавайський уряд уклав торговельний договір з Сполученими Штатами Америки. Цю дату й треба вважати за кінець незалежності Гавайської держави і початок американізації її. Остання гавайська королева Лілікуллані покинула престол під тиском групи цукрових плантаторів, що повели переговори з Сполученими Штатами Америки про приєднання до них Гаваїв.

14 червня 1900 року Гаваї стали „територією“ Сполучених Штатів Америки, а жителі островів дістали американське громадянство. Між цими „американцями“ було й чимало японців. Так з'явилася нова група американських підданих „неамериканського походження“, і зав'язався новий клубок протиріч між двома капіталістичними країнами — Японією та Америкою.

Перебуваючи майже на середині Тихого океану, Гаваї все більше й більше набувають характеру політичного та економічного центру його. Поряд з торговельним портом Гонолулу, Сполучені Штати Америки створили стратегічну базу для свого флоту — Перл-Харбор.

Всі острови зв'язані між собою регулярними пароплавними та повітряними лініями, радіо, телеграфом і телефоном. Вся економіка островів скерована на обслуговування туристів та вирощування ананасів і цукрової тростини.

Перша плантація ананасів, як повідомив нам пурзер, була закладена на острові Оау 1901 року на п'ятих гектарах землі. А тепер консервні фабрики виробляють ананасних консервів на 40 мільйонів доларів. Крім ананасів, з Гаваїв вивозять цукор, кофе, банани й апельсини...

Пурзер розповідав усе це дуже монотонно й нудно. Враження було таке, що йому доводилось повторювати все це за своє життя, принаймні, кілька сот разів.

Ще за кілька миль до столиці Гавайських островів, міста Гонолулу, корабель пішов повільніше. „Чічібу-Мару“ з усіх боків оточували плавці, що добиралися сюди з берега.

Своє мистецтво вони охоче демонстрували перед пасажирами пароплава. Дехто кидав у воду срібні гроші, плавці пірнали в воду і поверталися на поверхню, тримаючи монети в зубах. Це були люди зчисленної армії безробітних.

Підходячи до Гонолулу, ми познайомилися з дуже цікавим способом плавання, поширеним у цих краях. Це—плавання на „вайкікі“. Так називають дошку з дуже легкого дерева, завдовжки з півтора людських зрости, завширшки—трохи більшу за корпус людини. Дошка заокруглена спереду і сходить нанівець ззаду.



Людина мчить на хвилі.

З такою дошкою на Гавайських островах роблять найрізноманітніші плавальні комбінації.

Коли пароплав підходив до островів, ми з Фаріхом побачили, що по хвилях, стоячи на весь зріст, мчить якась людина. Розпитавши, ми дізналися, що це й було те саме „вайкікі“.

На Гавайських островах берегова тераса розташована далеко в морі і вкрита водою всього на кілька метрів. Людина відпливає на „вайкікі“ в море, і в тому місці, де кінчається підводна тераса, чекає нахату океанської хвилі. Хвиля, йдучи з океану, налітає на підводну платформу і мчить до берега високою стіною. Якщо в цей момент встигнути поставити дошку на гребінь хвилі, можна весь час триматися на ній, лежачи або навіть стоячи. З берега і з пароплава дошки не видно, а людина, ніби гнана якоюсь невідомою силою, мчить навстоячки вперед на хвилі.

Припливши до берега, спортсмен лягає на дошку, знову відгрібає до океану, пропускаючи хвилі над

головою. Добравшись до тераси, знову кладе дошку на гребінь хвилі й мчить назад.

Отже плавці й спортсмени були першими людьми, яких ми побачили на Гаваях. Люди ці дуже красиві, широкогруді, загорілі, з напрочуд вродливими й мужніми обличчями.

Підійшовши до морського вокзалу, пароплав зупинився. Почали випускати пасажирів на берег. Тут треба було виконати всякі формальності, санітарні й паспортні, але така вже капіталістична система,—для кожного було очевидно, що пасажир першого класу не можуть ні на що хворіти і з паспортами в них усе в порядку. Отже пропускні квитки їм усім принесли до кают. У пасажирів другого класу поліцейський офіцер неухважно оглянув паспорти і без усяких медичних процедур пропустив на берег.

Пасажирів третього класу взагалі на берег не пускали.

РОЗДІЛ ТРИДЦЯТЬ ДРУГИЙ

ГОРОБЕЦЬ І СТРИЧКИ СЕРПАНТИНУ

Дорогою ми познайомилися з якимось американцем, що їхав відпочити на островах. Їхав він на два тижні, маючи можливість відпочити, чого не мають інші американці.

В ресторані він сидів досить похмурий, одягнений як типовий американець у мандрівці: в сірому костюмі, в синій сорочці, з якої не знати було чиста вона

чи брудна, в малиновому галстуку. Був він не дуже говіркий і, очевидно, любив випити. В цьому він бачив теж ніби відпочинок, бо починав це заняття з самого ранку.

Ми з Фаріхом уже навчилися вгадувати: якщо йому подавали перед першою стравою сніданку склянку лимонного соку, значить, звечора містер хильнув чимало. Але зразу ж після лимонно-апельсинового соку він знову повертався до віскі, п'ючи перед першим сніданком, перед другим, перед обідом і перед чаєм. Він приходив навіть у танцювальну залу з скляночкою, сідав собі у куточку, пив і стежив за публікою. Іноді він тут же сумирно й засинав.

Одного разу міс Стелла витягла в сонного автоматичне перо і написала на цупкій манішці кілька слів: „Я коштую 2 000 000 доларів“. Потім розбудила його.

Ми сподівались скандалу. Але нічого не сталося. Американець навіть з деякою гордістю подивився на нас, що, мовляв, він і справді коштує два мільйони доларів...

Всі дико реготали, хоч, власне, нічого смішного й не було. А скандалу не сталося, можливо, тому, що міс Стелла теж була дочкою відомого мільйонера.

Ми наочно побачили, як підходять до людей у цьому суспільстві. Людину з усім її майном оцінювали певною сумою і тільки. Правда, хоч у наших кишенях грошей було не більше, як кілька сот доларів і вартість наша, за американськими поняттями, була дуже невелика, але ставились до нас на пароплаві

непогано, можливо, гадаючи, що ми незабаром, заслуживши світову популярність, зможемо й розбагатіти.

Похмурий американець, що „коштував два мільйони доларів“, не зважаючи на нашу невелику грошову цінність, люб'язно погодився бути нашим провідником по Гаваях цілий день, доки тут стояв пароплав.

Вийшовши на берег разом з нами, він зразу ж поспішив до першої бензинової колонки, і спитав, де тут продають автомобілі.

Дізнавшись, що це за рогом, на великому плацу, він повів нас туди. На великій заасфальтованій площадці поміж двома будинками стояли сотні автомобілів найрізноманітніших марок і всяких систем. На передніх вікнах машин великими цифрами була написана ціна.

Звідкілясь узявся невеличкий японець, досить дебелий і метушливий. Одягнений він був дуже елегантно, і дивно було, чого йому треба на цьому автомобільному плацу.

Японець пояснював нам якості кожної марки, але похмурий американець ніби не чув і не бачив його... Незабаром японець десь зник.

Кожну машину можна було оглянути, відкрити капот, ознайомитися з мотором і всіма деталями машини, і сказати „купую“. Так наш американець і зробив. Не гаючи часу, він купив за п'ятсот доларів „паккард“ не дуже старої марки. Він умовився з продавцем, що той купить у нього машину назад через тиждень за чотириста п'ятдесят доларів. Так він міг їздити по Гавайських островах за п'ятдесят доларів,

крім вартості бензину, який він витратить протягом тижня.

Фаріх, спостерігаючи таку комбінацію, хитро кивав мені на ділового американця.

Тим часом в автомобіль уже заливали бензин і масло, а через три хвилини ми мчали по вулицях Голулу; потім повернули за місто.

В низинах ми бачили плантації ананасів, залиті водою: майже голі чоловіки й жінки орудували мотиками та стебельцями ананасної розсади. Тут же по воді, правда, в добрих шкіряних ботфортах і „колоніальному“ шоломі, ходив білий чоловік, покрикуючи на робітників і, очевидно, не тільки для солідності, тримаючи в руках нагай.

Ми їхали до Голф-парку, бо американець запевняв, що там обов'язково треба побувати. В парку показали нам скелю, з якої колись надзвичайна буря змела військо якогось завойовника, що з кимось тут воював.

Повернувшись до міста, ми застали на вулицях юрби народу. Був день першого травня, свято міжнародної солідарності трудящих.

Ніяких демонстрацій, правда, ми не побачили, але скрізь звучали так звані „гавайські“ гітари... Гавайські дівчата завітчані були величезними гірляндами, разки намиста звисали на жовті шовкові туніки та спідниці з волокон якоїсь пальми, пофарбованих у різні кольори, між якими найбільше було золотого.

Ми оглядали місто. Американець показував нам усе трохи дивно.

Показуючи на пальму, говорив:

— Ось пальма...— і робив пальцями такий жест, невловимий, але цілком виразний, ніби йому хотілося взяти в них чарку віскі.

Показуючи на церкву, пояснював:

— А це, джентльмени, церква... А це, смію показати вам, будинок, де живе губернатор... Трохи далі— зараз ви побачите—крамниця, в якій можна купити предмети тубільної екзотики...

Зайшовши до цієї крамниці, ми не квапилися виходити до свого американця. Дівчата з лицами шоколадного кольору, одягнені в барвисті костюми, набрали нам за п'ять доларів цілу коробку намистин з кофейного зерна, з риб'ячих зубів, з розмальованих шкаралуп кокосових горіхів—усякого екзотичного дріб'язку, який потім, коли ми роздавали подарунки своїм знайомим, спричинився до непорозумінь, бож, звісно, кожному хотілось мати намисто, привезене з Гавайських островів.

Вийшовши з крамниці, ми переходили вулицю, щоб сісти в машину. Посеред дороги ми обоє спинилися, схопившись за фотоапарати. Коли вже клацнули затвори, ми з Фаріхом презирнулися, не розуміючи, чому саме згадали зараз про фотографію...

Лише потім ми змогли собі пояснити причини дивної поведінки. Ми сфотографували на вулиці Гонолулу звичайного горобця, бо такі ж самі, сірі й метушливі, скачуть по вулицях нашої рідної Москви, Іркутська, Владивостока... Затяжна мандрівка по містах Америки і через океан уже почала набридати нам...

Фаріх почав був щось говорити про це, але встиг сказати тільки два слова:

— Додому хочеться...

До нас підійшов той же метушливий японець і спитав:

— А чим джентльмени цікавляться?

Що ми могли йому сказати? Не розповідати ж йому, чому саме ми сфотографували звичайного горобця. Знизавши плечима, ми мовчки пройшли далі — до понурого американця, що ждав нас у своїй машині, раз за разом прикладаючись до плескатої фляги з віскі.

Спека зовсім розморила нашого „мільйонера“, справа все дужче мучила його, і незабаром фляга спорожніла.

Фаріх спеки не витримав і, покинувши нас у центрі міста, подався на пароплав спочивати.

Прийшовши за двадцять хвилин до відходу пароплава, я застав Фабіо Бруновича в каюті, знеможеного й розмороженого нестерпною спекою.

Фаріх стогнав:

— Я хочу на північ, Мавре... Я хочу на північ, на Чукотку, на Колиму, на Алдан...

Він наставляв проти себе всі чотири труби вентилятора, що стирчали з стелі, зрозумівши, нарешті, нащо вони потрібні. Схопивши палицю, що стояла в кутку каюти, він нахилив труби в той куток, де сидів чи лежав, вибираючи прохолодніше місце.

Власне, вентилятора в каюті не було. Загальний один на весь корабель вентилятор брав повітря на носі

„Чічібу - Мару“ і, щоб не захопити разом з ним пахошів, що йшли від дизеля, фільтрував його і потім системою труб гнав до кожної каюти. Це було дуже зручно, бо не чути було шуму вентиляторів.

Трохи заспокоївши Фаріха, пообіцявши йому негайну мандрівку до Арктики, я умовив його піти вгору на палубу, щоб востаннє подивитись на чудові пейзажі Гавайських островів.

Корабель уже поволі відходив від пристані, але ще мав з нею зв'язок.

Люди, що стояли на березі, і ті, що відпливали на кораблі, кидали одне одному силу - силенну паперових стрічок.

Такий тут був звичай на Гавайських островах, звичай барвистий і радісний.

Трап уже знято, якор піднято, кінці буксирів зачало, корабель починає виходити в море, а люди, що стоять на пристані й на палубі, тримають довгі стрічки серпантину найяскравіших кольорів, поки вони самі не порвуться, уриваючи останню нитку зв'язку.

Ми вже рушили, але ще можна кинути на палубу вінок з чудових квітів, і цілі снопи, гірлянди летять на корабель, на знак того, що дружба і спогад лишаться в тих, хто розлучається з нами...

Квіти, серпантин і барвисті стьожки оповили поручні палуби „Чічібу - Мару“.

Незабаром гірський кряж Гаваїв зник на вечірньому обрії.

„БУЛОЧНИК“

Коли від островів лишився тільки свіжий спогад, ми з Фаріхом мерщій рушили до їдальні. Ніяка спека не могла, звичайно, зіпсувати нам чудового апетиту.

Сівши до столу, ми чимало здивувались, побачивши, що четверте місце, яке досі стояло порожнє, зайняв той самий підстаркуватий японець, якого ми двічі зустрічали того ж таки дня в Гонолулу.

Пурзер відрекомендував нам його, як вельми поважного промисловця з Гаваїв. Ми з Фаріхом пере-зирнулися і без усякої приємності назвали наші імена.

Японець дуже поганою російською мовою висловив своє задоволення з нагоди їхати одним пароплавом і сидіти за одним столом з такими відомими джентльменами, на яких він звернув свою скромну увагу ще сьогодні зранку в місті Гонолулу...

— Жаль тільки, джентльмени, що я не вчинив собі приємності поговорити ще на березі вашою рідною мовою, шановні джентльмени...

Японець пояснив, що російську мову він трохи знає, тільки давно не говорив нею... У нього колись була, мовляв, власна булочна у Владивостоці, а тепер він має діло й домівку на Гаваях. Іде зараз до Японії на відпочинок, хоч і давно став американським підданцем.

До нашого нового сусіда ми ставилися дуже насторожено, зрозумівши зразу, що це шпиг, якого пурзер дожидався з самого початку нашої подорожі. Але,

власне, чого нам було хвилюватися? Ми не збиралися повалювати існуючий у Японії лад, а мали намір тільки мирно проїхати через країну Сходу Сонця. Ми стали уважно стежити за надзвичайними мовними успіхами цього булочника. З кожним днем він усе краще й краще говорив по-російському.

Японець цей був надзвичайно ввічливий і завжди приходив до столу першим.

А ми з Фаріхом теж були дуже точні і з'являлися на обід акуратно—за одну хвилину до шостої. І тому, входячи до ресторану, ми вдавалися до деяких дипломатичних комбінацій. Я здалека дивився на наш стіл, щоб з'ясувати, чи сидить уже японець на місці. Якщо його чомусь іще не було, ми трохи ждали, поки він з'явиться, щоб не вставати за столом і не кланялись йому. Та здебільшого японець уже ждав нас за столом—і вставати та кланялись доводилось йому, а не нам.

Коли ми з пурзером сідали на свої місця, починався обід.

З кожним днем японець ставав усе балакучіший, а його російська вимова краща й точніша. До кінця нашої дороги він говорив по-російському не гірше ніж ми з Фаріхом.

Правда, розмови його були трохи дивні. Іноді він запевняв, що Гавайські острови, власне, острови японські і Америка не має на них ніякого права, потім він, ні з того ні з сього, починав доводити, що найправильніша в світі влада—радянська і що, мовляв, і в них у Японії треба б провести в життя принципи соціалізму.

Ми, поглядаючи на пурзера, таких розмов не підтримували, відносячи їх на рахунок поганої й грубої роботи шпіга.

Щоразу Фаріх говорив мені:

— Коли він встигає нашу граматику зубрити?

— Він її і без того знає, — відповідав я йому. — Ти б мені краще порадив, як нам відкараскатися від неприємного сусідства...

Але зробити це було трудно. Японець був дуже чемний і ввічливий і в найменших дрібницях намагався стати нам у пригоді. Він навіть замінив пурзера, розповідаючи нам про японські краї.

Ми навіть не зазирали в путівник. Від „булочника“ дізналися ми, що місто Токіо в стародавні часи називалося Едо, за ім'ям Едо - Тара, шогуна, тобто генерала, який наприкінці XII століття вибрав собі це місто для своєї головної квартири. В той час Токіо був невеличким рибальським селищем, а потім уже там виросла феодална фортеця й місто навколо неї.

В 1869 року Токіо, оголошене столицею, почало рости, щороку руйноване страшними землетрусами, що їх у Японії буває до 1500 на рік у різних місцях, тобто в середньому по чотири землетруси щодня.

Владивостоцький „булочник“ розповів нам, що перші відвідини японських островів європейцями відносять до 1645 року, коли їх відкрили португальці, а через чотири роки іспанці.

З великою пихою „булочник“ розповідав нам, що 1648 року португальців вигнали з Японії. Того ж таки року вигнали і всіх європейців, крім хіба голландців.

Торгувати з іншими країнами Японія почала тільки року 1754, коли прийшов на острови американський флот під командуванням адмірала Пері. Про це, правда, „булочник“ нічого не розповідав нам, бо американці тоді примусили відкрити для торгівлі порти Сімодо і Хакодате—для американців, голландців, англійців і росіян. Про це ми вичитали в нашому путівнику.

Росіяни відкрили японські острови під час плавання полярної експедиції Шпанберга—однієї з груп експедиції Берінга, що відкрив Америку зі сходу. Експедиція Шпанберга, відпливши від Камчатки, пішла на південь вздовж Курільської гряди і дійшла, очевидно, до великого північного острова Японії—Хоккайдо. Там, очевидно, й відбулася перша зустріч росіян з японцями...

Про це наш „булочник“ теж нічого не розповідав, а коли вже ми наближались до Іокогами, почав розпитувати нас про подробиці відшукування тіл Ейельсона та Борланда.

РОЗДІЛ ТРИДЦЯТЬ ЧЕТВЕРТИЙ

ЯПОНСЬКІ ЦЕРЕМОНІЇ

Як тільки наш корабель пришвартувався до пристані в Іокогамі, до нас прийшли товариші з повпредства в Токіо і привітали нас від імені повноважного представника СРСР в Японії, Олександра Антоновича Трояновського...

Зразу зійти на берег ми не могли, бо, як попереджали нас, у таможні треба було виконати чимало якихось спеціально японських формальностей і церемоній.

Але надовго нас не затримали. Звідкілясь з'явився наш шановний „булочник“ і щось шепнув поліцейському офіцерові, що розглядав наші паспорти. Нам кілька разів довелося почути наші прізвища, досить точно вимовлені. Після цього чемодани наші оглядали ретельніше, ніж звичайно, але на документах незабаром з'явилися штампи прибуття. На чемоданах красувались японські ієрогліфи, що дозволяли без огляду винести їх з корабля на берег.

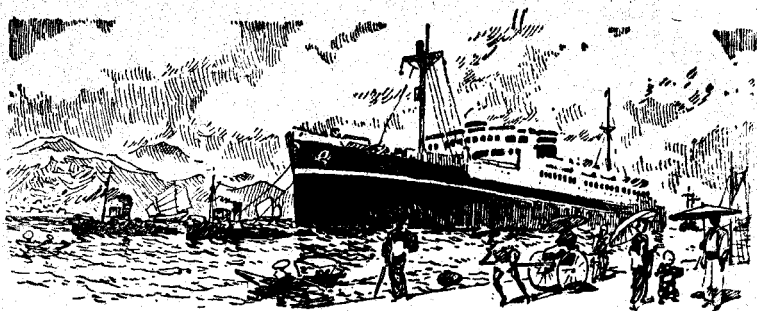
Отже, виявилось, що „булочник“ справді був поліцейським агентом.

Товариші, розпитуючи нас про всі наші пригоди та про мандрівку по Америці, провели нас до автомобіля, і незабаром ми примчали по шосе в столицю Японії. Їхати було недалеко, бо Іокогама й Токіо лежать поруч, розділені невеликою річкою.

Нас розмістили в готелі, що називався „Імператорським“. Будинок цей був дуже дивної архітектури. З кожного номера був вихід на якусь веранду чи балкон, взагалі кудись на повітря.

Зовні будинок був облямований туфом. Номери були зовсім невеличкі, ванни теж маленькі, бо японці будували все це, розраховуючи на свій невеличкий зріст. Треба сказати, що люди в Японії здебільшого маленького зросту і невеликої комплекції.

Відпочивши трохи, ми прийняли в готелі журна-



Наш корабель пришвартувався до пристані в Іокогамі.

лістів, що розпитували нас про загибель американських льотчиків. Потім прийшло двоє метких молодих людей, що досить погано говорили, здається, всіма мовами. Вони назвалися поліцейськими резидентами по охороні іноземців. Але ми попросили їх дати нам спокій.

Після цього ми пішли до повпредства, що містилося в центрі міста, недалеко від парламенту.

Розпитавши нас про далеку подорож, повпред попросив пробачення, що, мовляв, йому треба йти на роботу, на прийом у японського міністра іноземних справ.

— Зараз тільки переодягтися треба в спецодяг.

— Що за спецодяг? — спитали ми.

— Сьогодні фрак, — сказав повпред. — Але буває, що треба одягати й сюртук. Це єдина держава, де ще й досі сюртук потрібен при деяких церемоніях, на похоронах мікадо.

Порадивши нам відвідати американського посла, повпред поїхав, куди йому треба було, а ми, на за-
прошення японського міністра авіації, генерала Но-
гаока, поїхали до міністерства.

Генерал Ногаока уславився з двох причин, і неві-
домо було, яка з них перша. Він був міністром авіа-
ції, членом і головою десятка всяких товариств, але,
крім цього,—мав найбільші в Японії вуса. І справді,
з підвусниками вони гострими стрілками відлітали
дуже далеко від його старечих щік.

Міністерство авіації містилося в поганенькому бу-
динку казенного типу, але зате всередині воно вра-
жало продуманістю планування й оформлення.

Все, що прикрашує будинок міністерства авіації
всередині,—канделябри, освітлювальна арматура, двері,
картини, килими, малюнки на стінах,—усе створе-
не на мотиви польоту. Великі ліхтарі на сходах три-
мали величезні бджоли, чудово зроблені. В нижній
залі картини зображували якихось міфічних представ-
ників японської історії, які літали, стоячи на роз-
мальованих шовкових полотнищах. Я згадав казки
про килим-літун, які розповідала мені в дитинстві
моя мати.

Найбільше нам сподобалася приймальна зала: вздовж
стін на полірованій підлозі стояли білосніжні марму-
рові колони, завершені вгорі перекладинами. Вражен-
ня було таке, що колони вже руйнуються від старості.
І справді, вони були дуже давнього походження, їх
перенесли сюди з іншого місця, коли зала була вже
збудована.



Генерал Ногаока уславився з двох причин ...

На колонах сиділи біло-рожеві голуби. Ціла група їх сиділа просто в кутку на підлозі. Коли ми ввійшли туди, то в перший момент мені промайнула думка, що, мабуть, десь тут розбите вікно, а голуби влетіли в залу „без дозволу“. Потім виявилось, що вони були так майстерно зроблені, що здавалися живими. Зробили їх з нефриту, мармуру та інших мінералів.

Генерал Ногаока зустрів нас, поцікавився нашими роботами в Арктиці і був дуже здивований, що ми наважились літати на півночі в суворих умовах полярної зими. Генерал Ногаока розмовляв дуже церемонно, але був увічливий і погодився сам показати нам музей авіації, розташований у горішніх поверхах міністерства.

Ми сподівалися побачити в музеї теж щонебудь цікаве, але нічого там не знайшли. Музей зібрав тільки моделі та зразки перших примітивних літаків, дирижаблів, повітряних балонів тощо.

В музеї ми довго не затримались, відкланялися і поспішили оглядати столицю Японії.

В повпредстві нам порекомендували розпочати огляд Токіо з торговельного району, так званого Гензо, потім побувати на вулиці Кінематографів, оглянути арки, полюбуватися чудовими японськими озерами з якимись неймовірними золотими рибами величезних розмірів. Крім того, радили запитися терпінням і подивитися виставу в японському театрі, яка триває дуже довго, а також з'їздити за місто до знаменитого японського ресторану—попоїсти жарених вугрів. Усе це ми акуратно виконали й навіть лазили всередину статуї Будди, де містився храм.

Повпред порекомендував нам одного з своїх співробітників, що добре знав Японію і, насамперед, Токіо. Він розповідав нам дещо з історії цього міста. Потім повів нас до японського кінематографа, попередивши, що це буде „дуже сильна драма“. В кіно ми дістали велике задоволення, правда, зовсім не „драматичного“ порядку.

В Токіо кінематографи розташовані на одній вулиці. Отже, йдучи по ній, ми могли вибирати, що нам більше подобалось. Фаріх обов'язково хотів подивитися класичну японську картину, я підтримав його. Але наш провідник сказав, що для такої картини потрібно чимало часу, такий фільм демонструється го-

дин зо три, хоч, правда, тим часом там можна трохи й підкріпитися, бо, за японським звичаєм, заможні люди ходять у кіно цілою родиною і в антрактах снідають та вечеряють. Під час дії хлопчики розносять по залі гарячі рушники, намочені в окроці, бо в жарку погоду, коли витрешся холодним рушником, стане жарко, а якщо гарячим, буде прохолодніше.

Японську кінодраму виставляли артисти в старих історичних костюмах. Справа звелася, зрештою, от до чого: спочатку невеликі герої з довгими мечами протягом кількох картин повбивали малих героїв, потім малі герої повбивали найменших, потім середні герої повбивали невеликих, а потім з'явився найголовніший герой, який був найвищий за всіх зростом, і величезним мечем почав побивати всіх без розбору, і всіх таки вбив.

Фаріх увесь час реготав і запитував нашого провідника:

— Ну, скажіть мені, будь ласка... скажіть, як лишився живим кінооператор?

Нашому провідникові такі жарти, очевидно, не дуже подобалися, бо він удавав з себе знавця японського мистецтва. Він знайомив нас навіть із зворотами японської мови. Він запевняв, що по-японському не можна просто сказати комунєбудь: „ти дурень“, а доводиться говорити так:

— Ваші слова настільки розумні, що мій слабкий розум не може їх збагнути...

Висловлюючись „по-японському“, наш провідник гаяв на розмови дуже багато часу. Виходячи з на-

шого готелю, він забув у кімнаті свою паличку, але, замість того, щоб сказати: „почекайте, я зараз збігаю по неї“,—говорив:

— Я прошу пробачення за те, що я покину вас тут на хвилину, бо в мене з'явилася необхідність піднятися знову до вашої кімнати на другий поверх, де я через свою недбалість залишив паличку, яка мені дуже потрібна під час нашої прогулянки.

Добре насмішивши нас такими зворотами, цей хлопець сказав, що дуже заздрить нам:

— Дуже вже мені хочеться додому, товариші...

РОЗДІЛ ТРИДЦЯТЬ П'ЯТИЙ

НА БАТЬКІВЩИНУ

Додому хотілося й нам обом.

З Токіо до порту Цуруга - Мінато ми виїхали поїздом. Спочатку віз нас електровоз, а до Цуруга - Мінато дотяг звичайний паровоз, здавна знайомий нашим очам.

Цуруга - Мінато—маленьке портове містечко, де живуть рибалки. Все тут тхне рибою. Тут рибу вивантажують і сушать, привозячи від Курільських островів.

На невеличкому пароплаві нам треба було їхати до Владивостока не більше доби. Перший помічник капітана, невеличкий японець з шахраюватим лицем, конфіденційно повідомив нас, що цей пароплав японці відбили в росіян під час війни 1904 року.

Пасажири на ньому були зовсім інакші, ніж на

„Чічбу-Мару“. Крім команди, тут було дуже мало японців. Їхало кілька радянських громадян на батьківщину та чимало американських спеціалістів, що підписали контракт на роботу по наших рибних заводах у районі Камчатки та Охотського моря.

Цілу дорогу тільки й розмови було що про крабів, рибу, бляху, машини, що закупорюють банки... Розмовляли про китів, яких чимало вбивали наші промисловці. Слово „китобій“ збуджувало в нас надзвичайну цікавість до сивоусого старика-американця, що їхав працювати на одному з наших заводів.

Японське море було дуже бурхливе, корабель гойдало більше ніж „Чічбу-Мару“. Майже всю дорогу ми лежали на койках, лаючи Тихий океан за те, що він не міг остаточно підтримати свою репутацію і бути таким же „тихим“, як і під час нашої подорожі від Сан-Франціско до Іокогами.

Почуття радісного хвилювання охопило нас, коли ми здалека побачили острів Аскольд.

Іноземці теж помітно хвилювалися, побачивши наближення берегів невідомої країни...

Всі вони були дуже здивовані, коли на палубу зійшла молода жінка в формі прикордонника і почала проглядати паспорти. Ніхто з них не повірив, що це на палубу прийшов сам начальник прикордонного поста, який і впускатиме до радянської країни кожного з цих пасажирів...

Так американці почали знайомитися з одним із завойовань нашого ладу—з рівноправністю радянської жінки...

Зійшовши на пристань, ми деякий час стояли мовчки й непорушно. Ми знов були дома.

Фаріх сквильовано пощипував борідку, поглядаючи на мальовничі сопки, на яких розкинувся Владивосток.

Приїхавши до готелю „Версаль“, ми знову згадали, що не маємо, буквально, ні копійки грошей: виїжджаючи за кордон, за нашими законами, брати з собою радянські гроші не можна...

Як же розплачуватись за автомобіль?.. Довелося позичити в швейцара готелю один червінець, якого нам вистачило і для шофера, і для телеграми в Москву. Ми просили вислати нам грошей, бо вже, мовляв, приїхали, сидимо в готелі і тільки на них і чекаємо.

Не спочиваючи, ми подались до міста, ходили по вулицях, прислухаючись до гомону, до звуків рідної мови, до дитячого галасу... Ми придивлялися до змін у самому місті.

Виїхали звідси ми лише кілька місяців тому, а вже нові будівлі височіли на красивих вулицях...

Люди були ті ж самі. Щогодини до нас приходив хтось, просячи розповісти про наші мандрівки й пригоди...

Щодня ми одержували десятки привітальних телеграм—з Москви, з Іркутська, з Якутська, з Петропавловська-на-Камчатці і з інших місць... Полярники, наші товариші по роботі, родичі, друзі й просто незнайомі люди, дізнавшись по радіо, що ми прибули до Владивостока, вітали нас з поверненням на рідну землю...

Ми одержали повідомлення, що наша срібляста

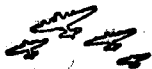
машина вже прибула в Петропавловськ-на-Камчатці на пароплаві „Лейк-Фандон“, купленому радянським урядом в Америці. На іншому пароплаві наш літак мав прибути у Владивосток, а звідси—поїздом,—у розібраному вигляді їхати на нашу основну базу—Іркутськ...

Фаріх слав до Петропавловська телеграми з проханнями обережно і дбайливо поводитися з нашим літаком, на якому ми облітали простори Сибіру, зазнали стільки пригод над гирлом ріки Амгуема і навіть перескочили до Америки, перелетівши в учорашній день.

Коли ми вже виїздили на владивостоцький вокзал, нам подали привітальну телеграму з Америки, від усєї родини містера Свенсон...

Через півгодини ми вже сиділи в міжнародному вагоні транссибірського експресу. Ми починали десятиденну мандрівку через Амур і Яблуновий хребет, через знайомі сибірські простори—поза озеро Байкал, за Уральські гори—до рідної столиці, Москви:

Фаріх не відходив од вікна вагона...



ЕПІЛОГ

Через кілька років я знову зустрівся з Олафом Свенсоном.

Було це в Нью-Йорку. Ми з Леваневським і Ушаковим поспішали на північ—знімати з криги команду „Челюскіна“.

В столиці США ми купували машини, шукали собі хороших бортмеханіків, готувалися до рятувальних операцій і затримались на одинадцять днів.

Днів через п'ять після нашого прибуття туди—до торгпредства зайшов містер Свенсон, прочувши, що я знову приїхав до Америки. Старий промисловець повертався з хутряного аукціону й спинився в Нью-Йорку проїздом до свого рідного Сіеттля.

Свенсон схуд і змарнів, постарів ніби, але був усе такий же жвавий і елегантний. Та ж сама люлька, вкрай прокурена, стирчала в його зубах. Але з того, що старий мовчав про свої комерційні справи, я зро-

зумів: криза не минула й цього полярного вовка... Про його шхуни я вже й не питаю, бо ще дома чув, що й „Нанук“, і „Елзіф“ загинули тоді в наших водах, розтрошені кригою... Шкіпер Фонк ледве врятувався і назавжди покинув плавання в північних водах.

Містер Свенсон тримався, ніби нічого з ним і не сталося. Розпитував про мої справи, про роботу. Поздоровляв з успіхом, бо чув, що мене призначено начальником особливого загону трансавіації... Розпитував про подробиці загибелі „Челюскіна“, і з усього видно було, що старий джентльмен не вірить у щасливе завершення наших, рятувальних експедицій...

— Хто й зна... Хто й зна, містер Сліп,—говорив він, витягаючи з рота люльку, щоб краще вимовляти російські слова...

Я спитав про здоров'я місис Свенсон, про міс Мері, схаменувшись, що порушив усі правила чемності, бо забув зробити це з самого початку...

Про здоров'я місис Свенсон і про Мері старий відповів коротко, що, мовляв, живі й здорові, але я зрозумів, що не все, мабуть, гаразд. Розпитувати докладніше було нечемно, і я припинив це, відкладаючи до свого приїзду в Сіеттль, де все з'ясується само собою...

Коли скінчився наш бурхливий день, присвячений біганині й плануванню експедиції, містер Свенсон запропонував зайти в гості до його приятеля, власника ресторану й колишнього льотчика. Ми відмовились, бо не були з ним знайомі й не він сам нас запросив. Так велів американський звичай.

Тоді містер Свенсон узяв трубку телефону, поговорив з ресторатором і за хвилину той особисто запросив нас завітати до нього ввечері, щоб поговорити про наші роботи в Арктиці, бо й сам він колись літав у тих краях ще до того, як перейшов до нового свого заняття, на нашу думку, не зовсім пристойного для льотчика.

Ми поїхали до його ресторану, бо дуже вже нам кортіло подивитися на свого колишнього товариша, що зганьбив нашу прекрасну професію...

Ресторан називався „Старі крила“ й був дуже популярний серед авіаторів. Усі стіни в ньому були завішані картинами з авіаційної тематики та автографами славнозвісних пілотів усіх країн світу, що колись-будь побували в Нью-Йорку. Це, звісно, була реклама, але й нам не пощастило від цього відкараскатися. Через півгодини після нашого приходу, автографи радянських льотчиків Леваневського і Слєпньова були заведені в рамки й вивішені на стіні.

По всій залі тільки й чути було розмов про літаки, віражі, петлі... Власник ресторану інформував нас про новини американської цивільної авіації, розповідав про те, що на пасажирських літаках в Америці тепер заведено нові посади „літаючих покоївок“. На звичайних літаках звичайні дівчата, що покінчали коледжі, виконували обов'язки буфетниць. Вони повинні були також інформувати пасажирів про місцевості, над якими проходить літак, знати розпис руху, давати відомості про погоду.

Одна з таких буфетниць тут же підійшла до нас

і почала доводити, що в нашій експедиції без неї обійтися не можна. Даремно ми пояснювали дівчині, що експедиція наша дуже трудна й небезпечна, що рушаємо ми на таке діло, якого ще не бачив світ, але дівчина ніби не розуміла цього. Вже згодом ми дізналися, що це була одна з мільйонів американських безробітних, з тих людей, які готові на все, аби тільки дістати якусь роботу й шматок хліба. Ми йшли на небезпеки, виконуючи обов'язок радянських громадян, а безробітна дівчина хотіла летіти з нами, бо тут їй ніде не щастило заробити собі й хворій матері на шматок хліба.

Приїхавши до Сіеттля, я переконався, що міс Мері таки дуже щаслива, бо їй пощастило дістати роботу в місцевому госпіталі... Дівчині тепер доводилось працювати, медичний інститут вона покинула і вже не збиралася їхати полювати на білого ведмедя.

Мої припущення справдились. Діла в містера Свенсона були навіть гірші, ніж я припускав. Мене міг обдурити джентльменський вигляд містера Олафа, але очі його мені сказали правду. Він повертався додому після останньої невдачі, що цілком розорила його.

Приїхавши до Сіеттля, я подзвонив Мері по телефону. Я був певен, що мене зразу ж запросять в один із двох будинків, у яких проживали три члени Свенсоної родини. Але запрошення я не дістав. Довелося запросити Мері з батьками до себе в готель, бо я стороною дізнався, що будинки Свенсонів продано за борги, а вони наймають собі кімнату в яко-

мусь готелі. Очевидно, Свенсонам не хотілось показувати переді мною своє убозтво, і вони посоромились прийняти мене в своїй новій господі...

Правда, Мері зразу призналася мені, що їй довелося йти працювати, хоч з її погляду це було великим падінням. Дочка багатого промисловця, яка й учитися пішла тільки для оригінальності, тепер мусить обслуговувати інших людей. Мері стала сестрою-жалібницею.

Зустріла Мері мене дуже радо. Видно було, що дівчина ваздрить мені, бо їй теж хотілося знов податись на північ: досить людині раз побувати в Арктиці, щоб потім її все життя тягло повернутися туди.

Мері за час розлуки ніби піросла й змужніла. Вона серйозно розпитувала про нашу чудесну країну, видно було, що захоплення всім американським давно вже минуло в неї. Їй дуже хотілося побувати в нас у Москві.

— Я розумію,—говорила Мері,—що зараз мені не пощастить побувати там, не пощастить і поїхати навколо світу... Але... папа говорить, що все це—тимчасово, криза скоро мине...

Дівчина удавала, що вона не втрачає надії...

— А скажіть,—питала вона,—невже там у вас не потрібні великі гроші, щоб така дівчина, як я, могла виявити в усякому ділі свої таланти й здібності?

Я розповідав їй про щасливих молодих людей нашої країни. Мері слухала мовчки і тільки зітхала. А коли після сніданку їй зразу ж треба було йти на роботу, сльози закипіли в її синіх очах.

Побачивши це, я пояснював їй, що в нашій чудовій країні всі мусять учитися й працювати, але всі вважають це не за ганьбу, а за справу честі...

Мері не зрозуміла. Вона була дуже нещасна дівчина, їй трудно було звикати до нового становища.

Прощаючись зо мною, вона знову ледве не розплакалась, бо служба не дозволяла їй навіть піти провести мене на аеродром... Прийшли тільки старі Свенсони, і вже згорі бачив я, що стоять вони вдвох осторонь і махають руками вслід моему літаку.

Через кілька днів на аеродромі міста Ном, на Алясці, зібрався великий натовп, майже всі жителі міста.

Пілот держав руку під козирок.

Всі, крім пілота, стояли, тримаючи шляпи в руках.

Люди стояли в урочистій мовчанці. Обличчя сяяли.

На літаку майорів червоний прапор.

Старий капітан Томас Росс виголосив промову про дружбу двох великих народів, про труднощі, про Амундсена, про честь.

Муніципалітет міста Ном, міста, яке приймало Амундсена, Нобіле, Поста, підносив зірчастий американський прапор радянському пілотові.

Тисяча кілометрів над замерзлим Юконом була позаду.

Позаду були Латвія, Німеччина, Англія, Атлантичний океан, Сполучені Штати й Канада. Позаду був Юкон і всі ці Рубі, Танани, Нулати, Нортонбеї—чужі міста чужої землі.

Попереду був стрибок літака на лижах через най-

бурхливішу на всій земній кулі протоку, що звалася Берінговою, а потім негайний стрибок на кригу, звідки, підбадьорені близькістю літака, люди просили не вилітати в погану погоду, поберегти себе, не летіти в туман і пургу.

Але доброї погоди в Берінговому морі не буває.

Ляпідевський після першого героїчного польоту більше не літав—його літак ремонтувався на льоду біля острова Колючина.

Була вже розбита й машина Леваневського, що разом зо мною ще недавно був тут, в Америці, і вилетів попереду.

Ушаков, що був разом з ним, давав телеграми, щоб я привіз із собою примуси, одягу й харч для собак.

Я розумів, що знову постає питання про рятувальну партію на собаках. Приготувавши все, я дав розпорядження взятому з Америки механікові Лавері запустити мотор.

Механік сказав „йес, сер“ і поліз у рубку.

Три американські літаки стояли з запущеними моторами. На вишку морської станції поповз радянський прапор, ставши врівень з американським. Дівчата кинули в кабінку букет червоних гвоздик. Саме про це мріяла перед моїм від'їздом з Сіеттля невгамовна Мері, якій тепер так, мабуть, і не доведеться вже ніколи вбити ведмедя... Заклацали апарати „кінамо“, і мій „Флейстер“, заревівши неймовірним голосом свого мотора, поволі рушив з місця.

На важкому й завантаженому до лампочок на стелі літаку було двоє людей. Я вдруجه направив свою ма-

щину через Берінгову протоку. Це було 31 березня 1934 року.

Скеля Следж лишилася десь зліва й позаду. Попереду з'явився острів Кінг. Тут ми колись летіли з трупами Ейельсона й Борланда... Літак мій набрав тепер висоту три кілометри й ішов над битою кригою. Сибірський берег виднівся в тумані...

Десь там попереду на крижині дожидалися мене люди, треба було поспішати. Але я двічі повертався в Америку, знову перелітаючи Берінгову протоку, — погода далі не пускала мене. Треба було берегтися, бо від мого щасливого польоту залежало життя багатьох людей з „Челюскіна“.

І тільки втретє злетівши з американського берега, я нарешті пробився в Уеллен, а звідти далі — над знайомою мені лагуною Амгуема, над розбитим літаком Леваневського, — до Ванкарема.

Звідси з Ушаковим — на крижину.

Все це відбувалося з великими труднощами, небезпеки чигали на кожному кроці, але незабаром я знов повертався до Америки. На борту мого літака був начальник експедиції на „Челюскіні“ — Отто Юлійович Шмідт. Він був дуже хворий.

Через три години польоту знову показалася скеля Следж.

Я роздумував про останні дні, про бурхливу енергію і безстрашність, виявлені моїми товаришами, про героїзм, який може бути тільки в синів моєї величної батьківщини... А внизу тим часом американський телеграф передавав звістку: „Рашен ероплейн“ іде кур-

сом Ном, командор Слепньов щасливо повертається з крижаного поля "... Десь там у Номі знову збиралися на аеродром юрби людей—американців, індіців і ескімосів...

У Номі ждали нас телеграми з усього світу. Між ними була депеша від Мері. Дівчина раділа з щасливого закінчення нашої операції і передавала мені, ніби чула по радіо, що мені дали найбільшу радянську медаль, а наші найбільші лідери порушили клопотання перед урядом про встановлення нової великої нагороди—звання Героя Нації...

Надіславши телеграму своїм товаришам, що залишилися в Уеллені, з проханням приєднати мій підпис під листом до товариша Сталіна, я написав кілька рядків батькові та матері, що нетерпляче ждали вістей від мене...

Послав телеграму й Мері з повідомленням і з проханням пояснити, що значить її незрозуміле повідомлення про якусь медаль і звання Героя Нації... Але того ж таки дня в Ном із Сан-Франціско надійшла радіограма, адресована в Ванкарем і Уеллен—Ляпідевському, Леваневському, Молокову, Каманіну, Слепньову, Водоп'янову й Дороніну:

„Захоплені вашою героїчною роботою по врятуванню челюскінців. Гордимся вашою перемогою над силами стихії. Раді, що ви виправдали кращі надії країни і виявилися достойними синами нашої великої батьківщини.

Порушуємо клопотання перед Центральним Виконавчим Комітетом СРСР:

1) про встановлення вищого ступеня відзнаки, зв'язаного з виявленням геройського подвигу,—звання „Героя Радянського Союзу“;

2) про присвоєння льотчикам: Ляпідевському, Леваневському, Молокову, Каманіну, Слєпньову, Водоп'янову, Дороніну, що безпосередньо брали участь у рятуванні челюскінців, звання „Героїв Радянського Союзу“;

3) про нагородження орденом Леніна поіменованих льотчиків і обслуговуючих їх бортмеханіків і про видачу їм одноразової грошової нагороди в розмірі річного утримання“.

Під телеграмою стояли підписи Й. Сталіна, В. Молотова, К. Ворошилова, В. Куйбишева, А. Жданова...

Я прочитав радіограму раз, удруге, втретє, і в мене голова пішла обертом. Пригадую, стояв я біля вікна, блідий від хвилювання і тарабанив по шибці пальцем. До мене підійшов старий капітан Томас Росс і сказав:

— Ми вже чули про листа з Росії. Дивний і прекрасний лист. Поздоровляю вас, сер.

Ми мовчки потисли один одному руки.

Капітан скромно відійшов, а я лишився біля того ж вікна, і думки мої були десь далеко. Я мріяв про те, як зустрине нас у Москві великий Сталін, вождь трудящих усього світу, близька рідна людина, друг і вчитель...

З М І С Т

Пролог	5
<i>Розділ</i> 1 — Людина з борідкою	13
" 2 — Над кригою Лени	18
" 3 — Крижаний полон	24
" 4 — Герб із чистого золота	33
" 5 — „Нанук“	45
" 6 — Мері поспішає за ведмедем	52
" 7 — З Америки в Азію	59
" 8 — Зустріч морських вовків	68
" 9 — Лист	78
" 10 — „Пожежа“ в порту	81
" 11 — Хакодаде	86
" 12 — За горизонтом сховались вулкани	93
" 13 — Бухта Провидіння	96
" 14 — Собачий караван	109
" 15 — До гирла ріки Амгуема	117
" 16 — Перший політ Бена	122
" 17 — Тінь розбитого літака	129
" 18 — Моржова шкура	138
" 19 — Там, де лежало крило	146
" 20 — Нога слід снігу	154
" 21 — Дівчина повертається без вед- межої шкури	159
" 22 — Містер Рід привозить телеграму	165
" 23 — Песець	170
" 24 — Мовчані пасажери	177

<i>Розділ</i> 25 — Політ до вчорашнього дня . . .	181
„ 26 — В країні Джека Лондона . . .	191
„ 27 — Фербенкс	195
„ 28 — Без язика	204
„ 29 — „Чічібу - Мару“	213
„ 30 — Пурзер	218
„ 31 — „Вайкікі“	226
„ 32 — Горобець і стрічки серпантину .	231
„ 33 — „Булочник“	238
„ 34 — Японські церемонії	241
„ 35 — На батьківщину	248
Епілог	252

*Переклад О. Ільченка
Редактор В. Синенко
Малюнки К. Арцеулова
Обкладинка Ю. Кульповича
Технічний керівник С. Шенкеї
Коректор Т. Біліч*

Одобріт № 2535. Уповнов. Головліту
№ 440. Зам. № 1422. 8¹/₄ друк. арк. +
1¹/₈ арк. вклейок. 10,85 обл. авт. арк.
Тир. 15000. Формат паперу 72 × 110¹/₂.
Здано на виробництво 30-VII 88 р. Під-
писано до друку 15-XI 88 р. Чергове
видання № 77.

Друкарня ім. Леніна, Одеса,
Пушкінська, 18.

Ціна 2 карб. 75 коп.
Оправа 1 карб. 05 коп.

8623

НБ ПНУС



8623

