

І. КОВТУН

# ЛЮДИ МОРЯ



Д  
И  
Т  
В  
И  
А  
В

ІВАН КОВТУН

Л Ю Д И М О Р Я

Д И Т В И Д А В  
ХАРКІВ 1935 ОДЕСА

Редактор В. Смиенко  
Обкладинка М. Худяка  
Худ. ред. Й. Дайч  
Техкер С. Шенкер  
Коректор І. Бесарабова

## ДАЛЕКОСХІДНИЙ РЕЙС

Скільки теплої ніжності, зворушливої турботи в цих про-  
водах.

Вже сказано останні слова побажання, стиснуто руки —  
на щоках і вустах тепліє дотик квапливого поцілунку. Ро-  
дини моряків стоять на пристані, виряджаючи у далеку  
плавбу батьків, братів, наречених.

Вільні від вахт моряки утворили розмаїту рухливу ше-  
ренгу вздовж всього борту. Вони дружно салютують капе-  
люхами, кепками, посилають на берег нашвидку сфабрико-  
вані дотепи.

Під гвинтом засивіла вода.

Пароплав, обережно одійшовши від берега, повернув за  
хвильоріз. Над пристанню зграйно замайорили хустинки,  
капелюшки, і вже не можна було розпізнати дорогих облич;  
лише хустинки, мов крила чайок, довго привертала наш зір.

Ударний „Курск“ рушив у тропічний Далекосхідний  
рейс:

Одеса

Стамбул

Порт-Саїд

Перім

Сінгапур

Владивосток.

Рейс важкий, відповідальний і затяжний. Команду до  
нього вимогливий капітан добирав з випробованих моряків,  
бо „Курск“ боровся за перше місце серед ударних паро-  
плавів Чорноморського басейну. Успіх рейсу залежав коли  
не цілком, то переважно від складу команди.

Тим то й привертала увагу та викликала здивовання  
постать світлоголового підлітка; юначок надміру нервував  
і хоч як силкувався зберегти спокійну солідність, — в його  
рухах, виразі лиця буяло нестримне радісне збудження.

Здавалося, що цей „морський вовк“ випадково залишився на палубі океанського вантажника, а тому й радіє з такої щасливої нагоди. А й справді! Пухнате біляве лице аж червоніє від задоволення, а очі пожадливо вдивляються у морський простір.

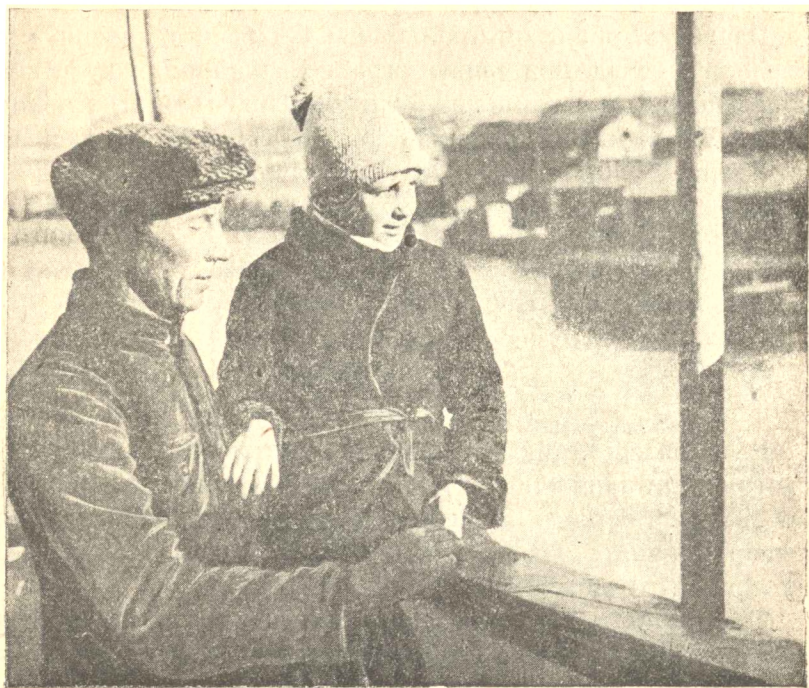
Уже затьмарились обриси порту, і вечірня сутінь м'яко застилає контури крутого одеського берега.

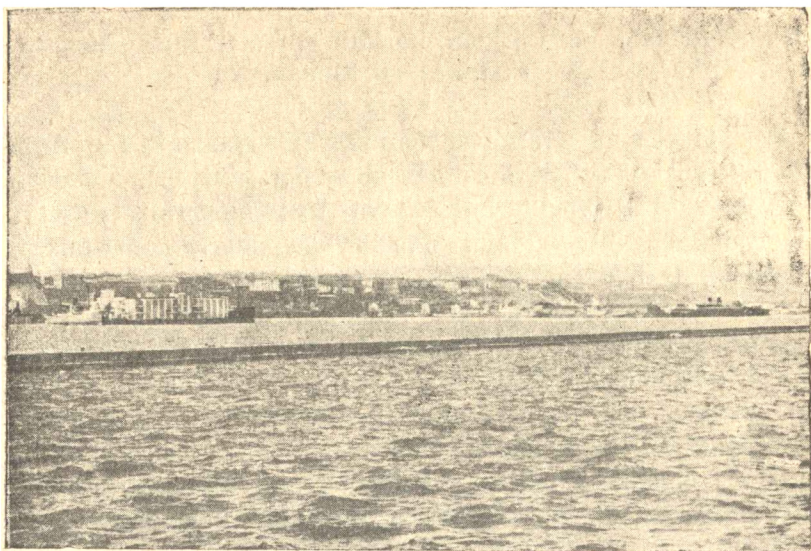
Гвинт робить на повний хід, лишаючи позаду сивий пінявий слід. Одеса відсувалася далі й далі. Незабаром над містом зароїлися в темряві вогні електрики, але швидко їх поглинула ніч і далина.

Перший чай у морі пили весело, спільна кают-компанія була сповнена гомоном, жартами й сміхом.

Капітан „Курска“ Петро Іванович Ковальчук, низенький лагідний моряк, з насолодою палив цигарку в своєму кріслі, випроставши натруджені ноги. „Курск“, переборовши зреш-

**Виряджають у далеку плавбу батьків, братів...**





Уже затушувалися обриси порту й вечірня сутінь  
м'яко запокрошує контури крутого одеського берега.

тою всі труднощі, хоч із великим запізненням, вийшов у море. Все це створювало капітанові піднесений, жартівливий настрій. Він спинив свої примружені очі на розкуйовдженій білявій голові і з батьківською усмішкою запитав:

— Ну, „Чижик“, як справи? Не вколисалось?

Слово „Чижик“ усім сподобалось, моряки засміялись. Сухорлявий стерновий Шпілевський, уважно оглянувши хлопця, потвердив:

— Ай справді, Петре Івановичу, „Чижик“.

Чижик почервонів.

Цілком законно, що Чижик, а офіційно матрос 2 класу, довго не спав цієї ночі. Думки про далекий рейс, про нові, чужі краї, про те, що завтра покажуться береги Туреччини, Стамбул, — розвіювали сон. Важкий Далекосхідний рейс, видавався йому привабною прогулянкою.

Навіть оповідання старих моряків про неймовірну, виснажливу спеку та тяжку роботу на тропіках викликали в нього не побоювання за свої молоді сили, а нетерплячку — скоріше все побачити й відчути!

Він був наймолодший і найменший в команді 7000-тонного „Курска“, але безперечно, що він у цей рейс ніс найбільше ентузіазму й молодечого запалу.

Від Одеси до Стамбула пароплав-вантажник іде пересічно 34-36 годин. Третього дня після обіду ми вже зобачили чужі береги. „Курск“ у Стамбулі мав вивантажити сільськогосподарські машини для Туреччини та довантажити трюми оливковою олією для Владивостока.

Я вже познайомився з Чижиком, бо мав працювати разом з ним у комсомольському осередку над стінгазетою.

Виглядаючи берегів Туреччини, ми сиділи на полубакові, напружуючи очі,—силкувалися розгледіти Босфорський вхід.

Чижик помітно нервував. І я розумів його. Рік тому, наближаючись уперше до Босфору, я збуджено тинявся палубами пароплава „Томп“, не маючи сили спокійно дочекати протоки. Цього ж рейсу я втретє мав побачити Босфор і вже міг стримувати свою нетерплячку.

Часом Чижик відволікав свою увагу від далеких берегів і починав уривчасту розмову про газету. Говорив він піднесено, похапцем і не зовсім доладу:

— Нам треба так повернути, щоб ви... розумієте, товаришу... щоб наша молодеча сторінка була найкращою, щоб усі писали... висвітлювали цікаві моменти... матеріал я вже збираю... сам напишу.

Але скоро Чижик робив паузу й повертав розмову на Туреччину:

— А на берег, як ви гадаєте, пустять? Ой цікаво! Кажуть, Босфор красивий. Правда, довгий? Ні?.. Невже ото між тими горбами? Та це ми швидко будемо в Стамбулі!

На тлі чистого, ясного неба вимальовувались береги Європи та Азії, поділені вузькою смугою Босфору.

Високе гаряче сонце сріблило простір моря. Враз попереду зачорніли гострокуті цятки — то з протоки вийшли в море рибальські парусники, слідом за ними димив пароплав. Чижик схопився.

— Невже то турки?

— А ось зараз побачимо...

Діставши у Петра Івановича бінокль, ми почали розглядати рибальські шаланди. Але бінокль ставав непотрібний,

бо парусники пройшли повз правий борт „Курска“ так близько, що можна було добре розгледіти смугляві обличчя рибалок. На палубу повиходили виголені моряки в чистих комірцях, щоб зустріти перший чужоземний берег. Попереду слалась блискуча сонячна смуга протоки, стиснута високими кам'янистими берегами.

Як вартові, обабіч входу у Босфор, білили маяки на європейському березі—Румельський, на азійському—Анатолійський. Отут уже бінокль необхідна річ, коли хочеш запам'ятати краєвиди уславленої протоки!

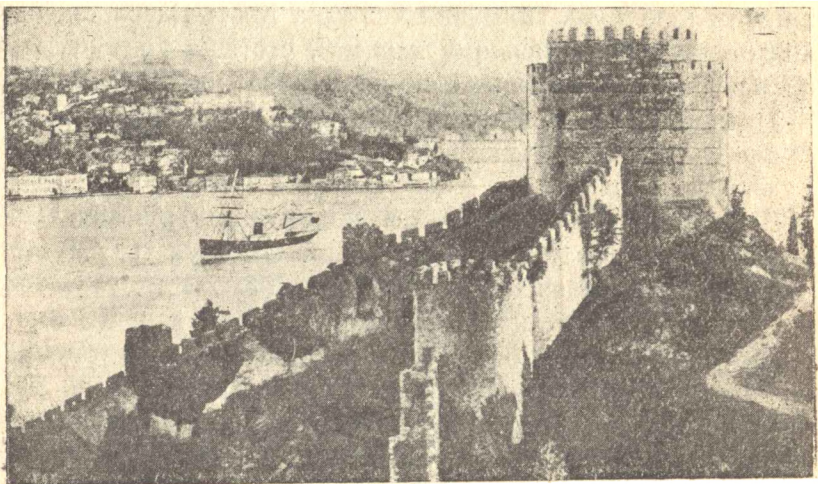
Широко в сонячному блиску розступався Босфор; попід бурими скелястими горами ліпилися брунатні селища, а на горбах—руїни старовинних фортець.

На щоглі нашого пароплава замайорили кольористі прапори: турецький (червоне поле, білий молодик і зірка) на знак солідарності й поваги, карантинний і позивні. Пароплав поважно увіходив у мерехтливу іскристу протоку.

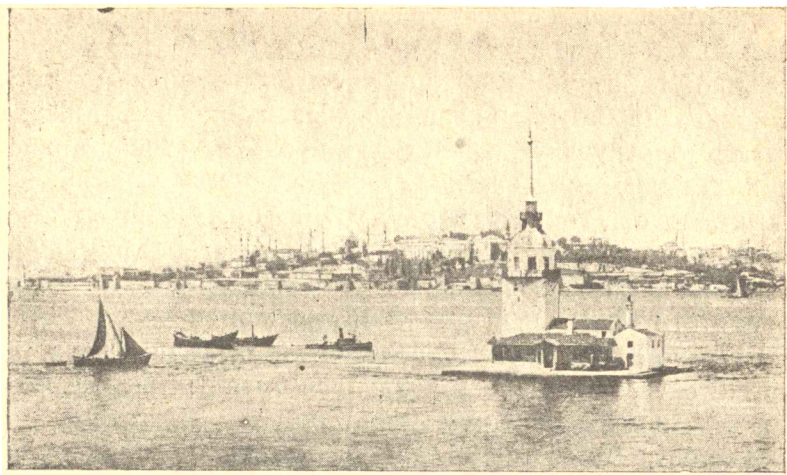
Горяні береги поросли дрібними, кволими деревцями; дедалі до Стамбула рослинність буйнішала; у затишних бухтах тулилися селища, пляжі й курорти.

Каваки — передмістя Стамбула. Багатоповерхові будинки підходять просто до води і, мабуть, у негоду хвилі змивають з них порох і бруд. Над рівними дахами підно-

**І знов на вершинах гір п'охмурі башти, вали фортець.**







**Панорама Стамбула вражає і приваблює.**

сяться стандартні мінарети, єдина ознака місцевої екзотики, і знову на вершинах гір похмурі башти, вали фортець.

За Буюк-Дере Босфор круто завертає ліворуч. Над зеленою парків мають прапори різних держав — то дачі посольств. Аж он геть палахкотить знайомий червоний колір. З тротуарів нам привітно салютують капелюхами: радянський прапор у турків в пошані.

Тихий хід.

Назустріч мчить катер з санітарним лікарем. Йому вже приготовлено трап. Помічник капітана Кость Васильович, у новенькому штурманському кашкеті, стоїть з документами під пахвою, готовий до знайомої процедури. Вона триває 5-10 хвилин.

Все гаразд, і капітан дає машині наказа:

— Повний хід!

За циліндричними баштами, валами-стінами, романтичною брамою Цар-городу панорамно встає Стамбул і Скутарі.

Треба признатись, своєрідна панорама Стамбула вражає і приваблює. В її обрисах незвичайно поєднані найрізноманітніші лінії: ось овальна м'яка лінія, що обгортає опуклі мечеті, враз рветься й ламано і стрімко починає викреслювати обрис мінарету, потім знову падає і спокійно лежить звичайною горизонтальною на плоских східних дахах.

Константинопільський порт помітно занепадає. Важко старому зі своєю архаїчною технікою змагатися з добре устаткованим портом Піреєм. Константинопільський порт не має ні устаткованих складів-елеваторів, ані нафтових башт. Тому Пірей останніми часами відвоював у Стамбула найбільшу частину транзитного вантажу.

За проектом, складеним Туреччиною, Константинопільський порт має стати вільною зоною й цілком реконструюватися, але ця реконструкція коштуватиме щось із 150 мільйонів турецьких лір. Цифра дуже солідна для турецького бюджету.

Західні „друзі“ Туреччини згодні були б допомогти, тільки з умовою: наші гроші, але й наш контроль над вільною зоною.

„Курск“ пришвартувався до пливучих бочок на відстані 200 метрів від Галатської пристані.

За кілька хвилин капітан дозволив, вільним від вахт, зійти на берег.

Біля спущеного до води трапа точилась боротьба між перевізниками за перших пасажирів. У наслідок цієї боротьби ціна за перевіз хутко знизилась від ліри до кількох десятків піастрів.

Чижикові щастило: його вахта припала на ніч, і він згуртом комсомельців давно стояв біля трапа, чекаючи дозволу зійти на берег. Діставши дозвіл, моряки рушили до трапа, але поліцай, що перевіряв документи, взявши Чижиків документ, похитав головою і мигами пояснив, що з таким документом він не дозволить зійти на берег. Чижик зблід.

— Бакшишем пахне... — компетентно сказав збоку кочегар, що вийшов відпочити на повітря.

— Ну, дивіться! — схвильовано пояснював Чижик. Портрет є? Є! Відбиток пальця є? Є!

Поліцай уперто хитав головою.

— Ти краще поясни, що як будеш повертатися з міста, то ліру даси йому, — спокійно порадив кочегар.

Чижикові довелося послухати досвідченішого товариша. Поліцай, почувши слово „ліра“, негайно заспокоївся, і Чижик побіг униз.

— А ти, дурню, гляди ще й дай! — гукнув кочегар услід юнакові. — Дулю ти йому тепер дай!

Перевізники з криком кинулись до моряків, безцеремонно хапаючи за поли і тягучи у свої ялики.

Найспритніший молодий турок вдало боком підвів човен до сходів і майже силоміць садовив до себе комсомольців. Всадовивши, спритно вихопився з гурту. Щасливцеві довго вслід посилали лайки й погрози.

Старий кочегар допалив свою цигарку, випростав спину й поваг омпішов до ванни — він не поспішав, бо безліч разів уже бачив береги Босфору.

Угорі, за Галатською баштою, мережились вогні Пера, ближче чорніла проваллями неосвітлених глухих кварталів Галата.

В перервах, як замовкали лебідки, з берега долітала музика з берегових барів і кав'ярень. Пізно вночі з берега почали повертатись моряки. Чижик повернувся опівночі стомлений біганиною та вражіннями. Хлопець устиг пройтись по Пера, побувати в кіно, де не все зрозумів, бо не знав французької мови; його лише вразила чистота звуку. Коли я спитав, що то за фільм, він непевно відповів:

— Любов якась..—і, подумавши, додав:— чути все здорово, тільки не зрозумів, по якому говорили.

Хлопець бачив французьку кінокартину, бо Туреччина не має своїх кінофабрик, і кінотеатри Стамбула завантажені переважно французькими фільмами.

В розповіді Чижика вчувалась розчарованість. Та й справді: уявляти незвичайні вулиці, шалений, незвичайний рух, незвичайні крамниці, взагалі, все незвичайне; і враз — бруд, убогість галатських кварталів, засмічений, з вибоями брук, обшарпані сірі будівлі, жалюгідні портові крамнички, заяложені, огидні кав'ярні.

Батьківська Одеса набувала поваги цілком вчасно й за-служено.

Всю ніч біля трюмів невгавав шум роботи. „Курск“, вивантаживши сіялки, жниварки, віялки, брав турецький вантаж. Біля бортів погойдувались череваті баржі з бочками оливкової олії. Похнюплені, облахмічені вантажники звично зашморгували петлями бочки і лебідки і з скреготом несли вантаж до трюмів.

— 22... — нотував Чижик у контрольному зошиті.

В хвилинних перервах повертав голову до берега — Галата вже засинала. Лише над Пера ще висвічувались вогні нічних ресторанів та вздовж Босфору на Стамбульському шосе інколи полосували темінь вогні запізнілих авто. Азійський берег протоки мовчазно чорнів з вечора до ранку.

Коли-не-коли пізньої ночі в темряві чувся плюскіт весел; то моряки поверталися до своїх пароплавів.

Учні радянських шкіл чудесно знають, що убивство в Сараєві Гаврилом Принципом австрійського ерцгерцога аж ніяк не стало причиною світової війни, — вони прекрасно знають: то була лише зачіпка, або, як часто кажуть, — сірничок, що підпалив зарані підготовлену вибухову речовину.

Початок ХХ сторіччя мав стати, на думку імперіалістів, кінцем Оттоманської імперії — Туреччини. Вмирала, так би мовити, багатюща тітка. Племянників, що ждали слащини, було багато й кожен хотів стати володарем на Близькому Сході.

Німецький імперіалізм, змагаючися з англійською могутністю, лицемірно вдавав заступника мусульманського Сходу і поволі, метр за метром, прокладав залізницю Берлін — Багдад (що, мовляв, мала принести Туреччині розквіт і багатство), таким чином прямував до англійських колоній, вірніше, до колоніальної скарбниці — Індії.

Великодержавна Росія, що здавна вдавала з себе оборонця християнства на Балканах, не покидала намірів за всяку ціну придбати Босфор-Дарданели. Англія, володарка Єгипту та Суецького каналу, природно, намагалася збагатити колонії і сторожко стежила за своїми суперниками.

Війна назріла. А убивство австрійського ерцгерцога в Сараєві року 1914 було приводом до початку війни.

Скажено кинулись крейсери, панцерники, підводні човни в атаку на Дарданели та Босфор. Але протоки були заздалегідь заповнені мінами, а берегові фортеці устатковані за останнім словом німецької техніки й ураганим вогнем змітали силу супротивників.

Десант за десантом кидали англійці на скелясті береги Дарданелів, але далі Галіполі не могли прорватися — легіони колоніального війська поклали свої голови на непривітних, голих берегах Туреччини.

І враз, коли здавалося, муіли зазвучати переможні марші, — все пішло шкереберть. Вибухла нова, ще грандіозніша вибухова речовина: Жовтнева революція скинула російський царат з його завойовницькою політикою підкорення проливів; Туреччина після національної визвольної війни зламала Севрську угоду, що обертала її на колонію, і на Лозанській конференції 1923 року визначилась як державна одиниця.

На тій же конференції у пакті про протоки Босфор і Дарданели фактично перестали бути власністю Туреччини. За договором всі держави мали право вільно проводити через протоки як торговельний, так і військовий флот.

„Курск“ увійшов у Дарданели. Десь позаду в рожевім серпанку визирало сонце.

Галіполі сіріло праворуч на спадистому березі. Проминули Чанак — селище, до якого досягли десанти англійців. Чим далі до Егейського моря, спадисті береги Дарданелів ставали стрімкіші. На скелястих горбах з обох боків протоки лежали руїни фортець і бойових валів.

За маяком, на кінцевому пункті Дарданелів, сумно стремить сіра колона, — то пам'ятник тим, що зложили голови на цих опалених мертвих буграх. Трохи осторонь біла охайна будова — сигнальна станція приватного великобританського агентства Лойд. Станція стежить за кожним пароплавом, що проходить Дарданели, і тої ж хвилини сповіщає Лондон про те, який пароплав увійшов о такій то годині, о такій то хвилині в Дарданели. Лондон тої ж хвилини сповіщає про це господаря фірми, а той у затишному кабінеті, точно поінформований про позиції своїх суден. Отже, на мертвому, насиченому кров'ю пролетарів камені, сіра колона — пам'ятка мертвим легіонам. А поруч — білий корпус станції Лойд.

Унизу розляглись важкі зруйновані башти фортеці, а над водою, наче зведені корчами руки, — іржаві корпуси потоплених пароплавів.

„Курск“ прибув до Порт-Саїда через місяць після бойових сутичок робітництва з владою. Єгипет струснула хвиля страйків і демонстрацій протесту. Навіть у Порт-Саїді, де

найміцніше стиснутий кулак влади, робітники корабельень бомбардували бруктом військо, що намагалося силою розпорошити страйкарів.

Військо стріляло. Впали тяжко поранені, але коли стали заарештовувати завзятих страйкарів, що навіть під пострілами не покинули барикад, розпорошені демонстранти знов учинили опір — силою вирвали з рук поліції заарештованих.

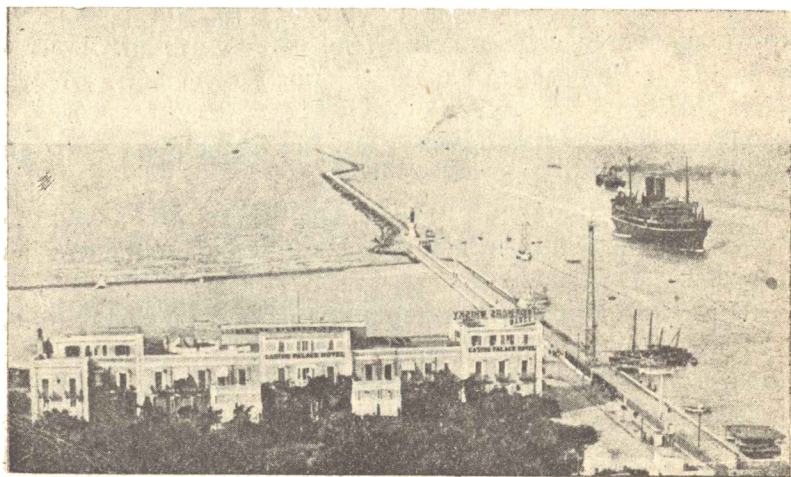
Революційний шквал струсонув не лише центри Єгипту: Каір, Александрію, Порт-Саїд, Суез, Шквал, охопив далекі провінції, розхвилював пригноблених фелаків, що перші найболючіше відчувають зниження цін на бавовну — єдине джерело їхнього існування.

Єгипет слабує на таку ж хворобу, як його господар — Англія. — Експорт бавовни катастрофічно падає. А це ж для Єгипту все, бо вивіз бавовни становить 92% всього експорту. Склади Порт-Саїда та Александрії переповнені паками білої бавовни врожаю ще 1930 року.

Економічну кризу підсилює і загострює фінансова диктатура англійського капіталу. А до того ж хіба не може розлютити самовпевнена англійська офіцерня — керівник єгипетської армії та поліцейських загонів? Надто вже неприховано діє імперіалістична рука у „незалежному“ Єгипті!

Ударний „Курск“ побачив вогні порт-саїдського маяка

**Вхід у Суезький канал.**



через місяць після кривавих сутичок, коли вже „цивілізатори“ Єгипту прийшли до тями. За це свідчив трамвайний рух і блискуче освітлення кращого порт-саїдського ресторану при казино „Палац готелю“.

Восьмикутня башта височеного порт-саїдського маяка щодесять хвилин вилучала пасма білястого світла. Вогонь височився на 184 фути над водою і сягав у ще незагуслу пільму на 20 миль.<sup>1</sup>

„Курск“ тихим ходом, оточений поліцейськими човнами, наближався до високої мовчазної фігури Лессепса.

Недалечко маяка пароплав став на якір. В добрий „Цейс“ можна було розгледіти веранду казино „Палацу“— там господар надолужував втрачені прибутки тих вечорів, коли постріли порт-саїдських корабелень лякали гостей і знеохочували вечеряти.

В темряві важко було розгледіти й підрахувати човни поліцейської сторожі. Лише перегуки охоронців доводили, що наш пароплав оточено щільним кільцем охорони.

Стрімким трапом на палубу сходили по черзі представники портової влади, поліція, охорона і, звісно, невиразні люди виразної професії. Один із представників тої професії, одягнений в цивільний одяг, в червоній фесці відразу скромно зайняв місце біля трапа: решта розташувалася на палубах, а англійці в супроводі двох охоронців рушили до кают-компанії перевіряти документи.

Двоє ставних арабів в темносиніх грубих солдатських костюмах стали оддалік столу, де сіли британці. Британці перевіряли документи, араби ж косо оглядали простору кают-компанію.

Службовці, не підводячи голів, уважно звіряли документи із списком команди.

Скоро нас поодинці почали викликати до столу, щоб остаточно перевірити кількість команди, порівняти наші портрети.

Після перевірки кілька моряків лишилося в кают-компанії і спокійно закурили. Британці здивовано підвели були голови, але зараз же байдуже спустили очі. Араби ворухнулись, повернули очі до моряків.

---

<sup>1</sup> Морська миля, дорівнює приблизно 1<sup>1</sup>/<sub>2</sub> кілометри.

Розпочалася мовчазна, без єдиного звуку розмова. Непомітні жести, рух голови, руки, красномовна міміка правили за звуки, слова й цілі фрази.

Комбінацією рухів моряк запитав:

— Чого стоїте? Сідайте.

Мовчазна відповідь очима й рухом голови:

— В присутності їх сидіти не можна.

— А курити хочеш?

Спочатку вагання, але швидко знак згоди і пояснення:

— Хочу, але не можна...

— Чого там не можна, бери!..

Застережливий жест.

— Ні! — і комбінація знаків — поклади цигарку на стілець, я непомітно її візьму.

Солдат сторожко наблизився до стільця і, не зводячи очей з службовців, непомітно взяв цигарку.

Молодий шпик в цивільній одежі ні на крок не відходив від трапа. Це потішало, бо ніхто з команди не мав наміру порушити заборону. Шпик був молодий і недосвідчений, а також не зовсім послідовний. Він спершу вдав, що не розуміє ані російської, ані англійської мови, згодом же виявилось, що він трохи розуміє російську і добре знає англійську.

— Тут же був бунт, — сказав я кочегарові Айзупові.

Поліцай нашорошився. Сумніву не було — він розумів дещо з російської мови.

— А хто це такий Сідки? — запитав Айзуп.

— Прем'єр. Дуже популярна особа. Ось поспитай.

За хвилину поліцай жваво розмовляв з Айзупом англійською мовою. Кочегар добре знав британську мову, бо кілька років плавав в американському торговельному флоті.

Запитання були цілком пристойні, поважні і поліцай, вірячи в нашу доброзичливість, спокійно розповідав про заколоти в Каїрі, Александрії, показував, де в Порт-Саїді лежали перекинуті трамвайні вагони.

— Ну, а тепер не страйкують?

— О, вже місяць, як утихомирили.

— Без крові обійшлося?

— О, ні, — протяг був поліцай, але зараз же, мабуть,



зрозумів, що говорить зайве, похлопиво озирнувся й замовк. І на запитання:

— А серед поліції були вбиті? — Буркнув неохоче і стримано:

— Добре не знаю.

Розмова увірвалась.

З пустинь Аравії наближався примарний ранок. Викреслювались обриси пароплавів, бронзова фігура Лессепса, будівлі порт-саїдських кварталів.

Електричні вогні каналу помітно блякли і втрачали свою променистість — небо мережили рожеві прожилки близької зорі.

О четвертій годині, припасувавши прожектори, „Курск“ увійшов у Суецький канал.

До двох годин влаштовували прожектори, кріпили шлюпки для заводу кодол. А о четвертій вже треба було ладнатись до відходу.

Ще вночі в гавані постав незрозумілий гамір, клекотливі неспокійні вигуки. Здавалося, лине однотонне, злякане, тяжке скигління.

„Курск“ сторожко наближався до каналу, поминувши високий упевнений постамент його будівника. Незрозумілий гамір побільшав — його виділяла темна безформна маса, що бовваніла ліворуч нашого пароплава.

Розвиднялось, і скоро безформна маса набрала ознак велетенського пароплава, оточеного чорними вугільними баржами. То араби вантажили вугілля.

Це був один із тих „постійних“ заробітків порт-саїдського пролетаріату, про які пише буржуазна морська лоція:<sup>1</sup>

„Порт-Саїд — місто багате, бо населення його має постійний заробіток; святами одягається в шовк. Отже відсутність чистоти та зовнішню вбогість арабських кварталів не слід вважати за ознаку бідуювання людності“.

Треба лише раз побачити один із цих „постійних заробітків“, щоб зрозуміти рівень заможності населення, його громадські права і ступінь експлуатації єгипетського пролетаріату.

Вантажили вугілля буквально руками. З бортів від

---

<sup>1</sup> Довідник мореплавства.

бункерних ям до барж стрімко спускалася хистка дошка без поручнів і захисних канатів. Над баржами здіймався чорний стовп вугільного пилу. В жахних лахміттях, худі, жилаві істоти руками нагрібали вугілля в коші, і бігом, неспокійно вигукуючи, мчали хисткою дошкою до бункерів.

— О-о-о! — висіло в повітрі.

Висипавши вугілля, люди стрімголов спускалися до барж. Потік тіл створював жахливий конвеєр, не даючи нікому ні на хвилику затриматися на місці. Хвилинна затримка, і сотні тіл зіпхнуть тебе з хисткої дошки! І незрозуміло було, як це сотні людей, балансуючи з важкими кошами на плечах, мають силу й спритність мчати вгору і разом зберігати рівновагу на хисткій дошці.

В цьому прудкому конвеєрі вражали спокійні, непорушні постаті наглядачів. Вони були центром навколо якого мчав людський потік. Іноді наглядачі втрачали спокій; рвучко зводилася рука і нагай оперізував навантажену спину робітника.

Економічна криза позбавляє вантажників Порт-Саїду і цієї праці. Процент пароплавів значно поменшав, приватні фірми вишукують дешевші бази й заробітки порт-саїдських вантажників ще знизилися, хоч трудовень триває 10-13 годин. Тому арабські квартали міста не лише зовні вражають своєю убогістю.

Опісля рівних, обарвлених зеленню вулиць Сультан-Гусейна, бульвару Фуад I, торговельної— Принц Фарук, квартали й будинки арабських робітників нагадують вогкі, зчорнілі домовини. Під брудними, дірчастими повітками сморідно жевріють вогнища їдалень, купи гнилого бруду встилають пороги дворищ, а постаті жінок в чорних покривалах підсилюють нерадісні кольори брудних кварталів.

Єгипет має до мільйона пролетаріату, але з цього числа лише частина працює на постійній роботі, а ще менше на сезонній— півроку, а то й всього кілька місяців на рік. Скорочення засіву бавовни збільшило армію безробітних і загострило як ніколи класову боротьбу в колонії.

І хоч рівень класової свідомості єгипетських робітників ще низький, хоч має ще вплив на них націоналістична партія, симпатії робітників на стороні червоного прапора. Це потверджують недавні бої, очолювані компартією.



**Постаті жінок в чорних покривалах підсилюють  
нерадісні кольори брудних кварталів.**

У Порт-Саїді сіла на пароплав група шлюпників, що мала в каналі завозити на берег кінці канатів і допомагати швартуватись, коли трапляться зустрічні пароплави. Британці побоювались, що нога радянського моряка й на березі пустині, може лишити „червоні“ агітаційні сліди.

В групі привернув увагу темновидий зморшкуватий шлюпник. Він хитрувато й допитливо позирав на все чорним примруженим оком, друге, очевидно, атрофоване, дивилося просто вперед — байдуже й ніби скептично. Щоб виявити до нього свою прихильність, я по-арабськи привітався.

Навіть скептичне око шлюпника виявило помітне здивовання, а примружене усміхнулось.

Шлюпник проказав у відповідь довгу булькотливу фразу. Інтуїтивно зрозумів, що він запитує: чи знаю я арабську мову? Я замотав головою. Тоді він подумав трохи й відповів ламано на моє привітання:

— Драстуй, — і по паузі охоче додав: — русі, драстуй, джермані — гутен таг, італьяно — боно-джорно, арабка — сабах ель хайер.

Потім указав на себе пальцем, рекомендуючись:

— Мустафа.

Так ми й познайомились. Сніданок в кают-компанії, куди запросили всіх шлюпників, остаточно підсилив приязнь Мустафи і він зробив мені дружню послугу.

В Порт-Саїді шипшандлер<sup>1</sup> категорично замотав головою, коли йому натякнули, щоб він дістав газети й фото міста, і я втратив був надію дістати щось на спомин про знамениту споруду, хоч моряки запевняли, що часом шлюпники нелегально приносять газети й фото.

З розмови з шипшандлером я довідався, що останніми часами за такі провини карають дуже жорстоко — звільняють з роботи — і тому шлюпники тепер коли й наважуються принести щось на борт пароплава, то лише галантерейні дрібнички.

Порозумілися з Мустафою, хоч як це дивно, швидко. Він знав по десятку слів тих націй, кораблі яких проходили Суецький канал за 30 років, що Мустафа проробив у каналі шлюпником.

Коли я запропонував зайти до себе в каюту, Мустафа, відразу зрозумівши мене, красномовно моргнув у бік поліції. Я вдав, ніби його не помічаю. Коли я озирнувся вже біля своєї каюти, Мустафа сторожко наближався до дверей з протилежного боку.

Шлюпник довго не хотів сісти в крісло, а уперто мостився навшпиньки біля порогу. Лише згодом наважився сісти на краечок стільця й довго смакував радянську сигарету, прицмокуючи:

— Гут сигарет, гут.

Потім ми розпочали дружню, трохи дипломатичну розмову. Ох, що то була за розмова! Кращої імітації вавилонського „стовпотворіння“, мабуть, ніхто не бачив. На жаль, доведеться розмову подати в обробці й перекладі:

— Ну що ви, газет немає! Я погано читаю, не бачу вже — замотав головою Мустафа, — та й взагалі за газети тепер суворо...

Помовчавши, він після довгої затяжки додав:

— Хіба може в шлюпці якусь знайду, подивлюся. Ми іноді їжу загортаємо.

У цю хвилину на палубі пролунали вигуки і Мустафа нашорошився. Вигуки повторились. Можна було розібрати знайоме ім'я, гукали якраз Мустафу.

Шлюпник схопився, швидко проказавши щось по-

---

<sup>1</sup> Постачальник.

арабськи і квапно вихопився з каюти. Я визирнув в ілюмінатор—десь далеко димив зустрічний пароплав. На палубі метушилися матроси, з капітанського мостика летів наказ готувати кінці. Ми мали дати дорогу пароплавові, що йшов із Суеза.

Прочитавши історію Суезького каналу, вже без такої поваги дивишся на бронзову фігуру Лессепса, що хвальковито гостинним жестом запрошує пароплави всіх націй до каналу.

Французький дипломат не зовсім заслужено набув нечуваної слави — творця Суезького каналу.

А дійсно!

Лише вузька піщано-пустинна шийка, поятрена лиманами, відокремлює Середземне море від Червоного (фактично — затоки Індійського океану). Думка з'єднати два морські басейни судоплавною магістраллю постала і почала формуватися ще в добу старовинної єгипетської культури.

Є історичні дані, що десь у XIV сторіччі (до нашої ери) володарі Єгипту затівали рити канал. У VII сторіччі (до нашої ери) розпочато було новий канал, трохи відмінний від попереднього — з Нілу до Червоного моря. Але закінчити його не довелося. В стародавніх історіях Єгипту згадується, що роботи над каналом припинило лихе віщвання дуже впливового на ті часи оракула, — причина, як бачим, зовсім не серйозна й непереконлива.

Після підкорення Єгипту персами роботи біля каналу було відновлено і води Червоного і Середземного морів уперше зітнулися з допомогою Ніла.

Далі низка століть характерні боротьбою каналу з пісками пустинь, що вперто атакували його з усіх боків сильними самумами. Канал то занепадав, то знов визволявся з обіймів дюн.

У VIII столітті (вже нашої ери) самуми остаточно замілили канал, позбавили його судоплавної, і наступне тисячоліття стерло його фізичні ознаки, — шийка знов жовтіла пісками аравійських та африканських пустинь.

Тисячоліття стерло не лише фізичні ознаки каналу, воно витруїло й згадку за нього.

Після славнозвісного походу Бонапарта до Єгипту потреба

в найкоротшому шляху до Індії ще з більшою гостротою й актуальністю постала в Європі.

1798 року інженер Лепер, з доручення Бонапарта, розпочав дослідити Суезької шийки. Але нівелювальники помилилися в обчисленні й дійшли помилкового висновку, — ніби рівень Червоного моря на 9,9 метра вищий ніж рівень Середземного.

Лише 1841 року, тепер уже англійські інженери, виявили цю помилку, а 1855-56 р. австрійський інженер Негреллі заново детальніше дослідив місцевість і року 1858 був призначений Хедівом Саїд-Пашею на посаду головного інженера Суезького будівництва.

Негреллі не довелося самому здійснити свої проекти. Він скоро помер і всі його проекти купив французький дипломат Лессепс.

Будівництво розпочалося 1859 року. На ті часи це була велетенська справа, що потребувала сотень тисяч людської і тваринної сили. Після пірамідних робіт це була друга спорадічною силою й величчю в пустинях Африки.

Палюча атмосфера пустині виснажувала армію робітників. Спрага була нестерпна. 1800 верблюдів не встигали підвозити воду будівникам. На будівництві працювало до 20 тисяч фелаків-кріпаків. Умови роботи мало чим різнилися від умов фараонських часів. Лише 1863 року паралельно каналі прорили канал з прісною водою. Будівники вже не так тяжко страждали від спраги.

Звичайно, навколо будівництва відразу ж розпочалась мовчазна боротьба. Англію спочатку злякало значення каналу для її мореплавства. Торговельні кола були тої думки, що канал похитне міць англійського торговельного флоту, бо порти Середзем'я, звісно, матимуть найкоротший шлях до Індії, раніше, ніж порти Англії.

Англійська дипломатія всіляко намагалася затримати темпи Суезького будівництва.

Побоювання, як згодом виявилось, були передчасні, безпідставні. Це й самі англійці скоро зрозуміли.

Отже, сумніви щодо ролі Лессепса, як творця каналу, мають ґрунтовні підстави.

На бенкетах було виголошено сотні гучних промов, що сплітали вінок слави Лессепсові та його помічникам. За будівників, які своїми руками проклали в пустині шлях до океану,

на плечі яких до того ж ліг і тягар цього свята, ніхто, ясна річ, не згадував.

! Загальна вартість каналу обчислена в 475 мільйонів франків. Шоста частина акцій лишилася власністю Хедіва. Але 1775 року англійський уряд купив їх за 3<sup>1</sup>/<sub>2</sub> мільйони англо-фунтів, таким чином британці стали господарями каналу.

Значення каналу красномовно підкреслюється процентом скорочення морського шляху до Індії. З Ліверпуля, Лондона, Амстердама, Гамбурга шлях до Індії з допомогою каналу скорочено пересічно на 38%; для лінії Лондон—Сінгапур—навіть на 45%.

Загальна довжина каналу від високого Порт-Саїдського маяка до Суеза майже 87 миль, фактично на канал припадає лише 66 миль, решта припадає на озера Тімсах і Гірке, на яких робили де-не-де лише виїмки. Загалом же озера подекуди глибші ніж канал.

Широта каналу не скрізь однакова. В середньому вон дорівнює 320 футам, а там, де береги високі і міцногрунтні канал звужується до 190 футів. Загальна глибина 27 футів і 10 вершків.

За кілька метрів від правого борту тихо пройшло британське вантажне судно. З капітанського мостика штурмани в біноклі розглядали радянського гостя. На затінених тропічними шоломами обличчях англійців мертвів самовпевнений вираз непорушної байдужості. Вираз цей спочатку дивував—надто вже він був відворотний. Вираз цей ми спостерігали далі на всьому своєму шляху. Намагався набрати його звичайний лоцман, кокетував ним представник порту, прохоплювався він у лікарів і, зрештою, ми впізнавали по ньому колонізатора-британця.

Корма вантажника порівнялася з нами. На ній, схилившись

на поручні, купа моряків жадібно розглядала нашу палубу. Хтось із нас привітно відсалютував долонею. У відповідь заусміхались обвітрені обличчя і над головами гурту піднеслось угору засмальцьоване робітниче кепі.

Я стежив за нашим капітаном, коли штурмани-британці наводили свої біноклі на наш мостик. Капітан Ковальчук стояв спершись на лікті, не повертаючи голови, дивився вперед

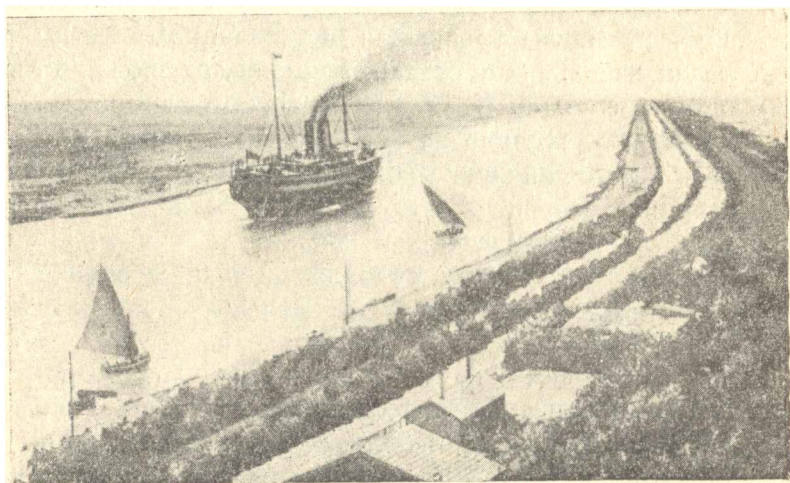
1925 року транзит через канал досяг найвищого рівня, перевершивши довоєнний рівень; через Суєзький канал пройшло 5122 пароплави. Але зараз же транзит різко впав і крива росту пішла вниз, знижуючись і досі.

Старі моряки дивуються, коли проходять тепер Суєзький канал. Раніш це була морочлива й турботна справа. Пароплави йшли один за одним безперервними караванами. Доводилося цілими годинами простоювати, щоб пропустити зустрічні судна. Ще недавно проходили багатоповерхові океанські експresi з Індії, з Європи, сповнені пасажирами, завітчані зеленню, замузичені. За час переходу ми не зустріли жодного експреса, — за добу пройшло лише кілька порожніх вантажників.

Зовні канал не вражає як велетенська споруда, і лише, уявивши далекий шлях повз мис Доброї Надії, можна зрозуміти значення і велич цієї вузької смужки, наповненої сумішшю вод Середземного й Червоного морів.

Від Порт-Саїда канал струмчиться повз лиманисте озеро Мензале. В піщаний насип, що межує з водами озера, де-не-де вкраплені цятки зелені. Ліворуч пустинно жовтіють гарячі піски Сінайського півострова. В каналі ми вперше відчули дотик тропіки; спека зростала й умерто підвищувала бли-

**Ліворуч пустинно жовтіють гарячі піски Сінайського півострова.**





скуций стовпчик термометра. Високе сонце хутко нагрівало тихе застоєне повітря.

В далині маячать горби навантажених караванів. Часом каравани розташовуються поруч насипу, і тоді добре видно зморені туші верблюдів, тюки вантажу, чорні обличчя погоничів.

Селища переважно розташовані на африканському березі. Чотирикутні плоскодахі будівлі підкреслюють безрадїсність рудого пейзажу. Двері хижок чорніють печерними зводами, поруч порогів — купи гною та сміття; здаля селище може видатись за брудну руїну.

Взагалі африканський берег каналу залюдненіший за аравійський. На африканському містяться котеджі службовців, лоцманів, сигнальні станції, пролягає залізниця, стелеться асфальтований шлях.

Лоцмани, що обслуговують пароплави, переважно англійці, іноді голландці, французи, і жодного тубільця — араба, хоча формально канал вважається за власність тубільців.

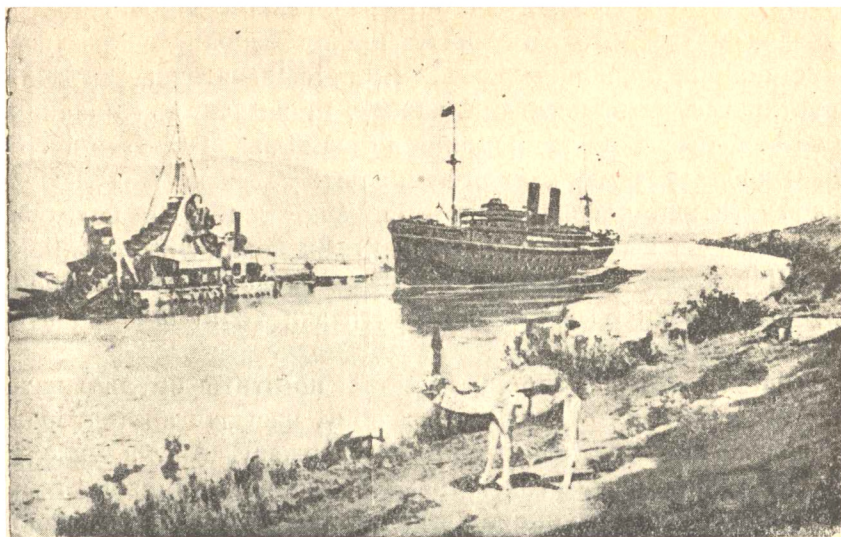
Прибутки, що має компанія від каналу, становлять величезну, навіть в англійському розумінні, суму. За прохід через канал „Курск“ заплатив 12 тис. карбованців золотом. І, звичайно, як би дорого не коштувало обслуговування каналу та постійні днопоглибні роботи, що, доречі, потребують мізерних коштів, бо провадяться виключно арабами-фелакхами, — компанія щороку округлює свої капітали і лише останнім часом криза присушила ріст її акцій.

Котеджі начальників станції, лоцманів, службовців лиснять ясними свіжими фарбами; випещена зелень облямовує фасади будівель; клумби квітників горять різнобарвним полум'ям. З будиночків хиляться до води чисті сходи купалень.

Житлами службовці користуються безплатно, послуги тубільців коштують надзвичайно мало.

Невпинний рух уперед судоплавної техніки виявив дефекти каналу. Компанії зараз же довелося поглиблювати дно, поширювати канал.

Головний дефект — це вузькість каналу, особливо надільниці від Порт-Саїда до Великих Гірких озер. Сучасні велетні-пароплави змушені щогодини швартуватися до піщаних берегів, щоб дати дорогу зустрічним суднам. Кілька років тому перехід каналом тривав щонайменше 42 години.



**Горбаті землесоси висмоктують пісок оповзнів і виливають в пустиню буру слизьку квашу.**

Розширення фарватерів, дозвіл навігації вночі значно скоротили час зупинок і зменшили переходи до 18 годин.

Піщані береги каналу важко, а часом не можна закріпити і роботи біля каналу тривають безперервно. Горбаті землесоси висмоктують пісок оповзнів і виливають в пустиню буру слизьку квашу. В примарному повітрі горби конструкцій видаються велетенськими верблюдами, що прийшли до каналу заспокоїти спрагу.

Біля машин мурашаться робітники в довгій мішкоподібній одежі, легкій і незамінній під час спеки. Робітники горластими вигуками зустрічають пароплави, що, підіймаючи рівень води в каналі, обережно минають землесоси. Шлюпники гукають щось у відповідь і хвилин п'ять триває кваплива рвучка розмова, аж поки пароплав не лишає позаду робітничий мурашник.

Кілька років тривають роботи за планом, затвердженим ще 1921 року. За планом канал мають розширити до 60 метрів, поглибити до 13 метрів. Це дасть змогу проходити до океану найбільшим сучасним пароплавам. Але роботи посуваються надто повільно.

Звиклому до ударних темпів радянському окові роботи уславленого Суезького каналу цілком законно видаються кустарними, провінціальними. Худі, флегматичні „кораблі пустині“ сунуть берегами каналу, підвозячи до дільниць будівництва пісок та подрібнене каміння. Підлітки-погоничі пронизливим ойканням зупиняють каравани й кидають на гнуті шиї тварин кінці обротьок. Верблюди падають навколюшки і важко лягають здутими боками на пісок.

Широкими лопатами робітники наповнюють щебнем коші, почеплені обабіч горбів, і хлопчачки дубцями підводять верблюдів на ноги.

На тлі піщаних горбів трудно помітити брудножовті постаті вартових солдатів. 1922 року, касуючи протекторат і визнаючи Єгипет за самостійну державу, Англія уклала досить оригінальну угоду, що звела нанівець обіцяну самостійність. Другий пункт цієї угоди лишає за Англією право „охорони імперських шляхів“, — коротко кажучи, Суезького каналу. Цього пункту, як і решти інших,<sup>1</sup> Британія ретельно додержує: канал дбайливо оточено регулярною вартою.

Крім піших вартових, уздовж каналу маячать вершники. Попростягавши ноги, мов у кріслі, сидять вони на горбах верблюдів, поклавши карабіни на коліна. Вершники на хвилинку спиняються біля вартових, перевіряють пароль і знову рушають далі. Іноді на шосе вихоплюється авто або мотоцикл і за мить губиться серед жовтуватих дюн.

Біля озера Тімсах колія залізниці тулиться до берегів і перони станційок розташовані просто на березі каналу. Низенькі закурені поїзди зупиняються на хвилину біля перонів і швидко гадючаться далі. На тлі широкого піщаного плато вони справляють вражіння прудких зеленобурих ящірок. Вузькоколійна залізниця з'єднує Каір, Порт-Саїд та Ізмаїлю.

Озеро Тімсах править водночас за центр Суезького каналу й порт.

---

<sup>1</sup> Перший пункт — збереження англійської окупації другий; — охорона імперських шляхів; третій — режим капітуляцій; четвертий — британський протекторат над Суданом. Ці чотири пункти цілком підкоряють внутрішню й зовнішню політику Єгипта англійському верховному комісарові.

Мальовнича Ізмаїль розташована на південно-західному березі озера й заселена виключно службовцями компанії; там перебуває і правління каналу.

З боку містечко здається розкішною зеленою оазою. Ізмаїлю холодять свіжі зелені сади, а озеро Тімсах з його зручними затишними пляжами оточене густим кільцем тропічних гаїв. І дивно бачити серед рослин, аборигенів Африки, північну сизу ялинку. В Ізмаїльї живе переважно вищий склад службовців каналу. Тому, починаючи від устаткованих на європейський зразок пляжів, аж до будинку управи компанії, все копіює трафарети далекої Європи.

В озері „Курск“ стрів блакитну легку яхту, переповнену мешканцями Ізмаїльї. Яхта поверталась з гулянки — була неділя. Під парусиновими наметами награвав оркестр, танцювала молодь, поважні літні чоловіки смоктали прохолодні напої. Яхта пройшла майже біля борту „Курска“.

У Суєзькому каналі матроси першого класу мали тримати іспит на доброго стернового. Прохід каналом вимагає від капітана надзвичайної дбайливості, величезної уваги й пильності, не зважаючи на обов'язкову присутність лоцмана. Найменший огріх може призвести до аварії, що завдає державі колосальних збитків.

На капітанському мостику під час переходу панувала напружена, тривожна тиша. Стернові підходили до штурвала, суворо приймали сухий рапорт, чітко кидали у відповідь:

— Єсть! Держати за вказівками капітана!

Капітанові приносили нагору сніданок і обід, — з двох годин ночі він не сходив з мостика, насуплений і мовчазний. Лише на запитання лоцмана чемно посміхався і старанно вимовляв відповідь.

Біля штурвала звично відстоював старший стерновий Образенко; його змінив Городенко — голова судкому. „Курск“ ішов чітко й сторожо.

Лише молодий Кучук, збираючись на вахту, щиро признався:

— Боюся. Вузько...

Він зайшов у штурвальню і, ховаючи неспокій, прийняв

стерно. Віддалік громадилися землечерпалки й димів зустрічний пароплав.

Високий у білому лоцман — голландець наказав тримати ліворуч. Капітан переклав наказ — починався крутий поворот.

Накази частіше злітали з вуст лоцмана. Капітан перекладав їх і скося позирав на молодого стернового.

Кучук стояв блідий, готовий до всього. Накази частішали. Навантажений „Курск“ слух'яно повертав свій корпус.

Несподівано лоцман проказав довгу незрозумілу фразу, в якій не чути було тону наказу. Капітан Ковальчук посміхнувся і, повернувшись до Кучука, переклав:

— Лоцман каже, що ти молодець. Такого стернового він ладен поцілувати.

Бліде лице Кучука втратило болісну напругу, — густо почервоніло й посмішка розняла зціплені губи.

Надвечір „Курск“ пройшов Гірки озера — широкі лимани, змережені буями, що показували шлях пароплаві. В озерах пароплави розминалися вже вільно. За озерами канал круто повертав до Аравійської частини.

Високий сірий обеліск, пам'ятка боїв за канал 1914 року, яснів у променях вечірнього, але ще гарячого сонця. Спека спадала.

Мустафа не з'являвся. Я побоювався, що шлюпник не зможе нічого мені дістати. Якось, проходячи коридором, що межував з кают-компанією від амбулаторії, я зустрів знайому постать.

Мустафа заспокоїв мене рухом голови й таємничо поляпав долонею по одутлуватих кишнях.

У каюті він витяг пакунок газет і фото-карток. Щоб чимось компенсувати його, одібрав замість цього краму пару дешевеньких, із штучного янтарю мундштуків. Це цілком задовольнило темновидого шлюпника й ми по-дружньому попрощались.

Скоро мав бути Суез.

Праворуч уже роїлися вогні міста.

Сірий від втоми Петро Іванович зійшов задубілим кроком з мостика. У своїй капітанській каюті, сівши у м'яке крісло, капітан дав спокій натрудженим ногам.



## Суез.

У Суезі мали остаточно оформити всі документи й перевірити склад команди, а потім зсадити шлюпників і поліцію.

Невдовзі на пароплав прибув новий загін суезької охорони на чолі з молодим пихатим офіцериком-мальтійцем.

Офіцерик, без дозволу, брутально зайшов до капітанської каюти й почав вимагати документи. На лихо, другий помічник капітана забув, де він їх поклав, — почалась метушня.

Несподівано офіцерик, ласо позирнувши на капітанову вечерю, безсоромно заявив:

— Я, правду кажучи, не від того, щоб повечеряти з чаркою горілки.

Офіцерик уже був наїдпитку.

Швидко знайшли документи, але офіцер, уминаючи вечерю, байдуже відхилив пакунок паперів:

— Все гаразд, прошу ще порцію.

На палубу він вийшов вкрай сп'янілий, ляскав вартових по плечах, жартував, а потім почав нахвалятися на британців:

— Собача служба, те й знай, цілий день нишпор на пароплавах... Я знаю, вони хочуть звільнити мене...

Хай звільняють! Вони ж ладні зіпхнути всіх небританців. Ну, що ж, хай зіпхнуть! Я сам з охотою покину цю собаку роботу. Аджеж так, хлопці?

Вартові несміливо посміхались до ображеного начальника.

Нарешті, поліція рушила до трапу. Насамперед зійшли шлюпники. Перед сходом Мустафа наблизився до мене й тихо проказав:

— Good-bye! <sup>1</sup>

Потім наблизився, нахилився до вуха й квапливо додав пошепки: — Русія гут, Арабка — гут. Інглiш офіцер не гут. Проказавши це як таємницю, він побіг до трапа.

Звільнений від поліції, знов увійшовши в свої трудові рамки (радреспубліка в мініатюрі), „Курск“ увійшов у води Червоного моря.

Спека Суезького каналу проти спеки Червоного моря здавалася приємною прохолодою.

Назустріч з Червоного моря пливла, разом з тимрявою, виснажлива, суха задуха. В каюті не можна було заснути, тіло вкривалося липким солоним потом, голову тривожили важкі сни. Для машинної команди починався найтяжчий перехід: Суез — Перім.

Опівночі другої доби пройшли тропік Рака і на ранок пароплав обгорнула просто нестерпна спека. Вона не меншала ні ранком, ні вночі. Пароплав узяв вугілля лише до Періма, і вугільникам у цьому переході доводилося брати решту палива з дальних кутків бункера. Гаряче повітря, змішане з вугільним пилом, тисло на легені, забивало ніздрі й рот. Вентилятори не мали сили остудити гаряче приміщення.

В червонуватім імлистім повітрі просто над головою палало сонце, сповнюючи жаром атмосферу.

Праворуч даленіли присадкуваті жовтогарячі кряжі Сахари. На голих спадистих берегах інколи виринали самотні башти маяків. Важко було уявити там життя людей.

Розпечене повітря нерухомо зависло над морем. Червонувату воду вкривала зморшками підводна течія та в рифах загрозливо ворушилися дрібні хвилі.

---

<sup>1</sup> Гуд-бай — до побачення.

Отакого задушливого дня довелося тримати Чижикові важкий іспит на звання моряка.

Вогненні пащі топок фарбували оголене тіло в племенистий, гарячий колір. Підворушивши вогонь, всі кидалися до води, під труби вентиляторів. Температура сягала 60°! Надаремно кочегари повертали на всі боки лапаті розтруби вентиляторів, шукаючи подиху вітру — повітря важко й нерухомо облягало пароплав.

Особливо в машинному стояв гарячий туман; мастиво, що попадало з машин на тіло, замурувало пори, рясний піт виснажував організм.

На гратах мастильниці опікали тіло об залізо; задихаючись, похапцем помастивши механізми, вони стрибали додолю.

Гуло в скронях, і я почав сходити нагору. На палубі зітхнув на повні груди: після машинного палубне повітря перших хвилин здавалося цілющою прохолодою. Ідучи повз камбуз, я помітив чорну, оголену до пояса фігуру кочегара; він сидів, низько схиливши голову, випльовуючи чорну слину.

— Чижик! — скрикнув я здивовано, впізнавши хлопця. Він на хвилину підвів голову і знову похилив до колін. Русяве волосся було скуйовджене, зліплене чорним, масним пилом; сірі очі різко окреслював вугільний порошок. Хлопець нічого не відповів, ніби не впізнав мене. За хвилину з глибокого бункера пролунав нетерплячий голос:

— Егей!

Чижик підвівся і, хитаючись, пішов до сходів у кочегарку.

Перша вахта дісталася комсомольцям. І от сьогодні Чижикові довелося тримати важкий іспит. Змучений до краю, заюшений чорним масним потом, він ледве вибрався після вахти на палубу і довго знов сидів біля камбузу, випльовуючи липкий вугільний пил.

Перший іспит був важкий. Другий — легший, але триваліший, нудний і неприємний..

В Баб-Ель-Мандебській протоці пароплав почали погойдувати перші подихи мусону. Але нам не довелося досхочу спочити в приємній прохолоді. В Аравійському морі мусон посвіжішав і зміцнів. Небо спухло хмарами й забарвило хвилі в темносирій колір.



Мусон дедалі дужче розгойдував воду, хвилі били в правий борт, хлюпали часом на палубу, змиваючи купи перімського запасу вугілля.

В океані пароплав нагнали 8-бальні брижі і на протязі шістьох день, рівно б'ючи в борт, злітали гейзером високо вгору, заливаючи палубу і навіть капітанський мостик. Вода й вітер викидали на палубу срібних летючих риб і вони, застрявши в снастях, безпорадно тіпали блискучими крильцями. Увечері брижі міцніли і палубою не можна було пройти, не тримаючись за поручні. Вночі страшний удар води розтросив шлюпку.

Навіть старих, загартованих моряків почали тривожити шлунки.

Тіло втрачало рівновагу, млюсть тисла на голову, важко було зосередити на чомусь думку чи увагу.

На палубі, в каютах, кубриці стигла вимушена тиша.

Палубна команда ремонтувала спардек.

Море гойдало пароплав уже шосту добу. Білявий колір Чижикового волосся переповз йому на лице, очі запали, — хитання знесило його гірше, ніж робота в кочегарці. Колісь пухкі, рожеві щоки посірили, позападали.

Він, перемагаючи млюсть, уперто зчищав ножівкою стару фарбу з дерева; уже не соромився і не крився, що його вколисало.

Коли несила була боротися, хлопець тікав у куток і, заплющивши очі, тихо стогнав.

— Шановний товаришу, я рекомендував би вам нахилитись всежтаки за борт! — урочисто гукав йому круглий Льоня Літенштейн, який умудрився зберегти добрий настрій. Його опецькувата фігура, одягнена в жіночий чорний купальний костюм, хоч-не-хоч, викликала усмішку. Чижик мовчав.

— Лікарі, між іншим, рекомендують в таких випадках, — вів далі Льоня, — їсти повним ходом, чого не можна сказати за нашого доктора, який ось уже п'ятий день живиться самим лише хвостиком з оселедця.

Чижик зригує; у нього навіть слово „їжа“ викликає огиду. Кілька день він зовсім не з'являється до кают-компанії.

— Якщо хочеш, я можу сніданок сюди принести, — пропонує Льоня.

Чижик не помічає провокації й мовчить. Льоня запобігливо приносить консерви, сир, масло. Але перший шматок викликає в шлунку Чижика такий протест, що хлопець заплющує очі, щоб навіть не бачити сніданку.

— В такому разі дозволь другові знищити цей дар природи? — Спокійно запитує Льоня і, не чекаючи дозволу, починає вдруге за сьогодні снідати.

П'ять день Льоня поїдав Чижикові сніданки.

На четвертий день надвечір праворуч засивіли скелясті береги Сокотри<sup>1</sup> на тлі ще попелястого неба. Береги було видно неясно й примарно.

Брижі помітно слабшали, накочувались уже не такими дужими валами, частіш і не так розгонисто. Вахтенний журнал кваліфікував їх 6 балами. Іноді визирало сонце й на океан падали радісні, ясні фарби.

Ранок встав над океаном сонячний і чистий; просто-ріль ще непокоїлась, але була зморена й млява. Чим далі сягало сонце до зеніту, океан спокійнішав, а надвечір зовсім заспокоївся і прослався рівним неосяжним простором.

На пароплаві життя увійшло в звичайні трудові рамки — команда подобрішала, в кают-компанії було знову повно й шумно під час обіду, вечорами награвав патефон і до пізньої ночі ляскали на столі рябі костяжки доміно.

Чижик походжав веселий і життєрадісний, організуючи матеріали для молоднечої сторінки. І одного дня, досить таки невпевнено, попросив у капітана дозволу стати до стерна.

Тепла тропічна темрява приховувала хиби Чижикового „керування“. Коли б не чорна ніч, усяк бачив би позаду пароплава недозволенний зміїсто-нервовий слід на воді — ганьба для стернового.

В темній штурвальській ледве викреслювалась постать майбутнього стернового — наймолодшого на пароплаві мо-

---

<sup>1</sup> Острів в Індійському океані. Належить Англії.

ряка. Вогонь компаса слабо освітлював надміру напружене Чижикове обличчя, воно застигло в суворій сторожкій непорушності.

Він ніби стояв на почесній варті, від зайвої напруги здригалися молоді, недосвідчені мускули рук. Зосереджені надміру на стрілці компаса очі блищали.

Всі органи чуття були переобтяжені і, ясна річ, це заважало роботі. Пальці рук конвульсійно стискували штурвальні держачки, коли для цього досить було легкого дотику.

Коли стрілка компаса вередливо стрибала від курсу, Чижик злякано й рвучко починав крутити штурвал, щоб загнати стрілку на своє місце.

— Спокійно, морячку, спокійно, навіщо паніка? — навчав позаду Шпілевський, ніби байдуже стежачи за компасом, а справді пильно й непослабно, щоб у мить стати на допомогу учневі.

Несподівано компас починає вередувати; стрілка провокаційно починає сіпатись на всі боки і ні за що не спинається на своїй рисці. Чижик полотніє й розгублюється. Пароплав потрапив у смугу течій, і тут уже потрібна тверда рука кваліфікованого, досвідченого стернового. На допомогу приходять Шпілевський. Він жартує:

— А дай но мені подержати. Іч танцює, я йому покажу!

Він бере стерно, сміливо крутить спочатку вліво, потім управо, ще вліво, а тоді, випроставшись, питає:

— А ну, Чижіку, глянь—чи не танцює?

Стрілка компаса принишкла на своїй рисці.

— Ну то-тож!— Сміється Шпілевський і тихо починає згадувати: — Гнали ми три роки тому до Владивостока „Желябова“. Тільки вийшли за Перім...— Шпілевський раптом обриває спогади, випростується й свариться до вахтенного—на трапі чути кроки... Шпілевський не помилився: на мостик іде капітан.

— Як зараз?— чуємо згорі в рупор.

— Точно на румбі!— Соковитим тембром, як завжди, піднесено відповідає Шпілевський.

Спека знову почала дошкуляти нам. Подихи мусону не могли розвіяти духоти палуби й кают.

В машиннім і кочегарці розпéчене повітря виснажувало моряків, викликало поганий настрій та хоробливу нервовість.

В кочегарці точилась уперта боротьба за нормальний дев'ятимильний хід пароплава, визначений транфінпланом. Боротьбу ускладнювали й обтяжували: непомірна тропічна спека, погане перімське вугілля й хронічна неполагодженість казанів.

В кают-компанії на дощці соцзмагання чорніла незграбна черепаха, везучи по черзі всі вахти.

Аж геть у другу декаду плавби з Періма на дощці з'явився веселий (вирізаний з рекламного закордонного журналу) блискучий „Лінкольн“. Кочегари таки добились нормального ходу!

На дванадцятий день, як вийшли з Періма, на далекому прозорому горизонті охайним кресленням постами принадні береги Цейлону, потім вамалювалися пальмові вінчики коралових островів. Зголоднілий зір дратувала соковита прохолода джунглів, ноги скучали за зеленою землею.

Пінястий прибій океану огортав, як комірець, чудесні пальмові острівці. Од Цейлону „Курск“ почав спускатись просто до екватора.

До Сінгапура лишалося ще 7 діб плавби.

Капітан поклав руку на держак телеграфа й упевнено перевів стрілку на новий показник ходу. Телеграф двічі сухо дзенькнув у відповідь і стрілка спинилась у квадраті „помірний хід“.

„Курск“, слухняно притишивши розгін, обережно почав наближатись до Сінгапурської гавані.

Спокійне плесо рейду огортали м'які тьмяні барви тропічного світанку. Попереду маячили кострубаті контури пароплавів та часом повз борти пропливали темні вітрила малайських човнів. Ліворуч проступали рельєфи острівців з ледве помітними вогниками далеких селищ.

За півгодини засіріли берегові квартали Сінгапура, випнувши наперед важкі брила колоніальних установ.

Команда пароплава, зморена безперервним вісімнадцятиденним переходом, жадібно чекала на землю. І морське

життя під час таких переходів втрачало свою перебільшену романтичність.

Тому, як і завжди, вільні від вахт моряки згуртувались біля борту, з насолодою обіймаючи зголоднілим зором береги уславленого порту.

Всі давно готові були зустріти берег. Чисто виголені, охайно одягнені, в блискучих, вигладжених комірцях, обвіяні мусонами, моряки стояли біля бортів, сильні й збуджені.

Пароплав перейшов на тихий хід і сторожко посувався, обминаючи багатий на мілини рейд, до карантинної гавані.

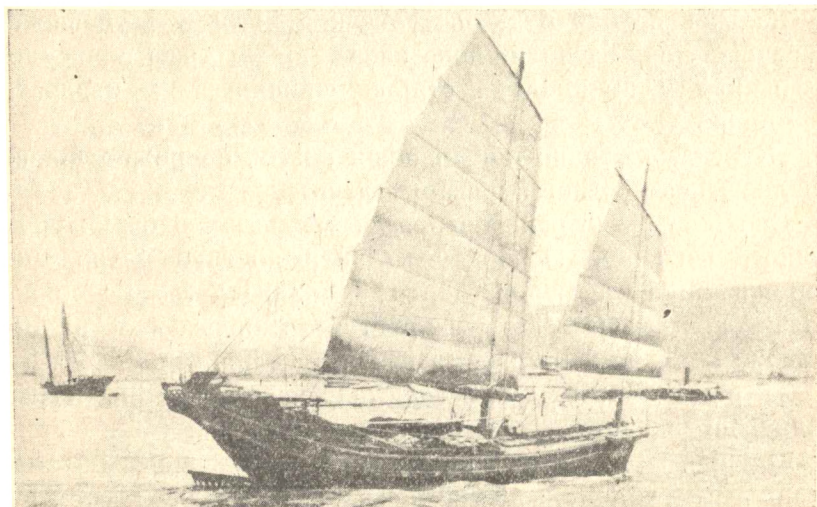
Карантинний огляд і портові формальності забрали довгі години дорогого часу. Коли все було пророблено, цупконогой капітан, роздратований причіпками влади, суворо оголосив команді своє розпорядження:

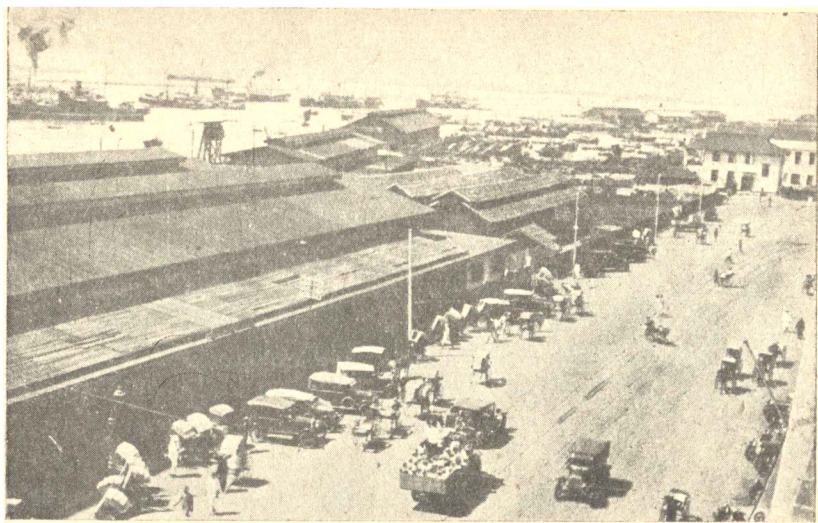
— Вільні від вахт можуть зійти на берег. Газет, книжок і взагалі будьякого друкованого матеріалу на берег зносити не дозволено. Винні підлягатимуть суворій карі.

Найозброєніший колоніальний порт Британії ніби боявся радянського вантажника, який, простуючи повз фортеці,

**Проступали покороблені рельєфи острівців.**

**Пропливали темні вітрила малайських човнів.**





Це була вулиця складів.

з карантинної гавані до вугільної, здавався рухливою чорною комахою.

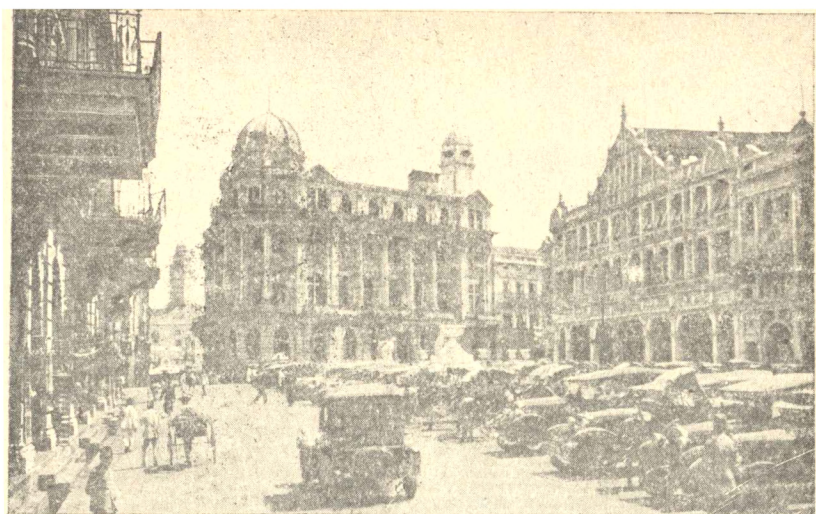
Ліворуч вугільної гавані, затуляючи вхід у Малакську протоку, юрбилися фортеці-острівці. На соковитому тропічному тлі вони привертали увагу своєю неприхованою понурістю; кам'яні схили кволо огортали пасма виснаженої зелені й навіть неозброєне біноклем око швидко знаходило запнуті чохлами цівки потужних гармат, бетоновані бойові платформи, горби бліндажів і сірі постаті вартових „Воріт Сходу“.<sup>1</sup>

„Курск“, поминувши фортеці, наблизився до вугільних складів, де вже чекали представник англійської вугільної компанії та юрба обідраних, виснажених кулі. Незабаром трап торкнувся сінгапурського берега.

Секретар осередку, низький, схудлий юнак, побачивши одягнених по-береговому моряків, підійшов до гурту. Він щойно виліз з машинного й увесь ще лиснів потом та мастивом. Обережно, щоб не забруднити товаришів, секретар припалив у крайнього свою цигарку і, пихнувши димом, спитав:

---

<sup>1</sup> Так англійці називають Сінгапурську протоку.



Европейська частина Сінгапура.

— На берег? — помовчав і додав: — глядіть, хлопці, щоб без скандалів... хай побачать, що моряки радянські во-оо!

Секретар махнув героїчно вгору рукою, ніби показуючи яким мусить бути радянський моряк за кордоном.

Веселелиций засмаглий Шпілевський виструнчився і, як капітанові, гаркнув жартома:

— Есть! Моряки радянські воо-о!

Вантажили вугілля саморуч і над бункерними ямами розростався стовп вугільної пилюги. Підваживши важкий кіш на бамбуковий дрюк, кулі клали кінці на плечі й парами — один попереду, другий позаду — бігцем несли вугілля до бункерів.

Слід гостроверхих брилів, схожих на дашки лялькових пагод, жовтіли худі, часом юні лица. Виснаженість і втома ще глибше підкреслювали східну щелепатість лица й воно видавалось гострокутим.

З сусідньої зупинки таксомоторів горланисто гукали шофери, закликаючи до своїх машин, але після обмеженої палубної площі і в'їдливого морського хитання ноги охоче брали простір і приємно було почувати під подош-



**Малайські селища.**

вою важку нерухому землю. Моряки, щоб розтягти надовше приемність, пішки рушили до міста.

Широка порожня асфальтована вулиця слалася з добрий кілометр і ховала свій край десь у масивах високоповерхових будівель.

Це була вулиця складів та численних сінгапурських гаражів. З боків до неї тулилися вузькі зазубні та брудні провулочки. Чимдалі, провулочки люднішали, робилися

**Каучукові плантації.**







Кокосові плантації.

гамірливішими й геть у центрі малайського кварталу перетворювалися на суцільні галасливі базари.

Європейська частина Сінгапура концентрувалась на південно-східній частині одноіменного острова, випинаючи до моря світлосірі квартали установ та торговельних контор.

Вулиці сетльменту<sup>1</sup> на перший погляд нічим не відрізнялися від вулиць великих європейських міст: багатопверхові будинки, безперервний рух автомашин, колосальні, розкішні вітрини, бездоганна чистота тротуарів і асфальту; і тільки загони худих рікш викривали справжнє страшне лице колоніальної столиці.

Центр міста сягав довжелезної Норд Бріджрод. Ця вулиця ніби розмежовувала місто на дві частини; за нею починалися тубільні квартали. Вулиці тубільних кварталів простяглися вглиб острова, втрачали прямолінійність, вросли в малайські селища, і далі в зелених хащах перетворювалися на звичайні асфальтовані дороги, сполучаючи місто з кокосовими та каучуковими плантаціями.

Після охайних вулиць сетльменту — китайські та малайські квартали гостро вражають неприхованою вбогістю, злиднями, поневоленням.

---

<sup>1</sup> Європейська частина міста.

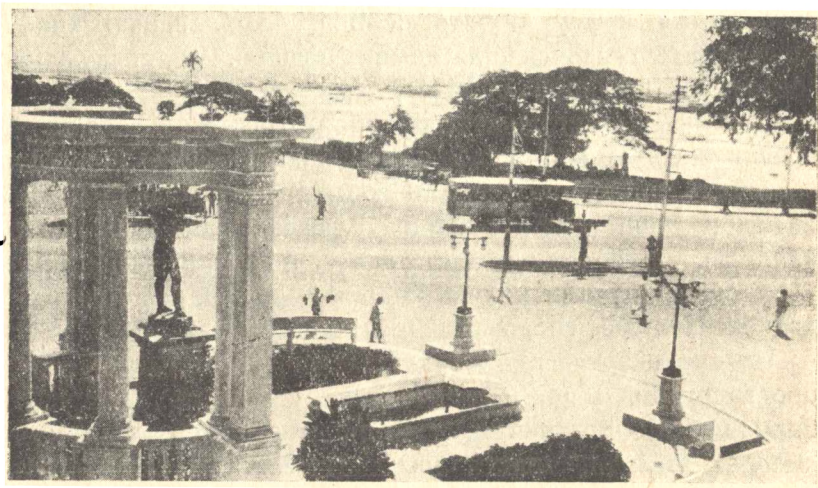
Вулиці переплетені мотуззям, на якому сохне лахміття мешканців, цілі квартали ніби вдягнуті в ганчір'я й дрантя. Тротуари забруднені покидами, сміттям, нечистю, крамнички завалені знеціненим крамом, вітрини розчинено й мотлох крамничок стелеться під ноги покупцеві. Але покупця немає і продавці стоять на порозі магазинів, пильно оглядаючи перехожих, щоб не пропустити якогось недосвідченого моряка, який заблукав на ці вулиці.

Половина населення Сінгапура живе з торгівлі, решта мусить продавати свою силу. І легіони рікш та кулі—це китайці та малайці, безправні діти своєї батьківщини. Всього на острові понад 420.000 чол. населення.

Центр убогості й злиднів отаборився на пливучих халабудях Сінгапурського каналу, в тому хисткому селищі скупчилися найбідніші прошарки безправної, поневоленої сінгапурської людності. Селище це тягнеться на протязі всього каналу й підступає аж до міцних підвалин центрального Сінгапурського мосту, за яким ясніє муніципалітет та схрестив руки пам'ятник серові Стамфорд Рафлесу—першому англійцеві, що підкорив острів і заснував місто.

Пам'ятник стоїть лицем до гавані, як дозорець. Англійський уряд зберіг традиції свого першого колонізатора.

**Пам'ятник стоїть лицем до гавані, як дозорець.**



Колонією (до складу увіходять острови: Сінгапур, Пенанг, півострови Малаккі, острови Різдва і Кокосові та Лабуан) править губернатор, що очолює виконавчий комітет, до якого увіходять: командувач військами, колоніальний секретар, генеральний адвокат, скарбник, колоніальний інженер і дві приватні особи — вибрані торговельною палатою Сінгапура, тобто найбагатші крамарі Сінгапура та Пенанга. Нащадки Рафлеса перетворили колонію на страшну військово-морську базу, поневоливши прекрасну, багату землю.

Повернувши навмання в бік порту з довжелезної вулиці, я зайшов у темні незнайомі вонючі завулки, освітлені лампами крамничок і рундуків. Завулки, як змії, спліталися один з одним і я почав побоюватися, що не потраплю до пасажирської пристані. Обережно простуючи вперед по брукові, натрапив на групу наших комсомольців.

— Чого це ви тут?

— Та заборсались у цих вуличках... Як ви гадаєте — літи прямо чи вбік? — запитав Чижик.

— Давайте прямо, все одно до берега вийдемо.

Кроків за сто ми вийшли в якийсь дивний чадний зазубень, що спочатку здивував нас, а потім жажнув.

Зазубень був трохи ширший за звичайну вуличку. Кризь густий чад — суміш пари та смороду — важко було розглядіти, що в ньому робиться. Якись чудернацькі тіні й силуети похитувалися біля димних вогнищ. Ми, роздумливо постоявши, підійшли ближче.

Довгою шеренгою вздовж обох тротуарів чаділи й шкварчали бляшані жаровні з масними мисками, сковорідками... Просто на брукові громадилися непокриті столи, забруднені недоїдками рижу, сажею, в брудних потьокках. На конусоподібних стільцях, присівши навшпиньки й охопивши руками коліна, сиділи люди. Здаля вони скидалися на худих гострокрилих птахів.

Це був квартал вуличних їдалень кулі й рікш. Кухарі просто руками м'яли зварений риж, чимось притрушували, примашували і жменею, відмірювали порції, а другою долонею змітали крихти на звільнених столах. Проставивши мисочку до рота, люди пожадливо руками набивали

роти іжею. Інші напружено чекали своєї черги, уп'явшись голодними очима на жаровні. Жодного слова, жодного звуку — лише зловісне шкварчання сковорід. Я не знаю чому, але мені стало моторошно. Ми мовчки повернули геть від чадного зазубня.

На пероні Владивостоцького вокзалу наша група привертала загальну увагу, особливо мій дивний багаж — подарунок товаришів: два строкаті папуги й немовля макаки — дочка індокитайських джунглів. Макака злякано позирала зза пазухи навкруги, викликаючи загальний подив натовпу.

Серед товаришів-моряків не було лише Чижики — він відстоював берегову вахту.

Востаннє стиснули руки, побажали щасливої путі й експрес Владивосток — Москва помчав мене крізь ліси, кряжі, долини, тунелі Азії.

Тут я охоче згадував за тропіки й спеку. Сінгапурська макака понуро сиділа на вікні, поскладавши на живіт лапки — проміння сибірського сонця гріло кволо й неохоче.

Уночі дошкульний холод не давав мавпеняті заснути й воно безцеремонно скубло мене за чуб, щоб я забрав його з полиці до себе під теплу ковдру.

Через дванадцять діб я побачив перон Харкова й охоче пірнув у вир харківських темпів.

Десь у кінці холодного грудня я одержав телеграму:

„Двадцять восьмого будемо Одесі  
вітання екіпажа

Капітан Ковальчук“.

Шість сіреньких слів принесли з собою дух тропіків, розворушили спогади, наче хлюпнула тепла солоня океанська хвиля й понесла на своєму гребені.

Другого дня з квитком у кишені, з чемоданом у руці, я героїчно й сміливо з боєм брав харківський трамвай, що повіз мене до вокзалу.

Наступного дня я був уже в Одесі...

В порту, коли я поспішав до „Курска“, мене спинив юнак в м'якому теплому закордонному демісезоні, новому

кепі: шию йому обгортав білий блискучий крохмальний комірець, а вогниста краватка недбайливо визирала з розрізу строкатого джемпера.

Холодне повітря зарожевило молоде засмагле обличчя юнака. Він весело й товариськи посміхнувся до мене:

— Здорові були, товаришу, з приїздом!

— Здоров Чижик! — ледве не гукнув я у відповідь, але згадав:

Під час рейсу Владивосток — Італія — Одеса Чижик, якось підійшов до капітана й несміливо сказав:

— Я прошу вас, Петре Івановичу, не називайте мене Чижиком... Який я Чижик, я вже... біля стерна стою... і вахти... а також — я секретар комсомольського осередку...

Капітан стримав посмішку й поважно відказав, як старшому:

— Есть! Добре. Якщо до Порт-Саїду не схибиш, даю наказа звати тебе повним ім'ям і по батькові. Хто ж порушить наказа, — штрафуватиму. І капітан занотував собі в книжку свою обіцянку.

І дійсно, після Порт-Саїду капітан урочисто звернувся до Чижика, називаючи його по імені й батькові. І, звісно, обійшлося без наказу, але факт — слово „Чижик“ зникло з лексикону палубної команди.

Згадавши це, я вчасно стримався й урочисто привітався:

— Добридень Миколо Васильовичу!

Ми кріпко стисли руки — колишній Чижик не міг стримати задоволеної посмішки.

Доречі, прізвище Миколи Васильовича — Лях.

## КОМСОМОЛЬСЬКА ВАХТА

### I

Думка про комсомольську вахту в кочегарці виникла дорогою з Владивостока до Одеси, тоді, коли постала загроза зриву трансфінплану.

Завдання — дев'ять миль на годину, сімнадцять процентів економії палива — кочегари перших днів рейсу не виконали. Стрілка манометра, що мусіла уперто лежати біля червоних — 12, ледве осилювала чорні — 10.

Всі вахти ніяк не могли нагнїтати пари до 12 атмосфер, і „Курск“, що колись давав хід до 12 миль на годину, йшов 8-мильним ходом, щогодини недовиконуючи завдання.

Секретар осередку Ваня Бублик ходив, зігнувши спину, і на його худому непривітному гострорисому обличчі випиналися нервові вузлики.

Надвечір секретар скликав партгрупу кочегарки. Група, почувавши свою провину, мовчки розсілася в каюті секретаря.

Бублик після кількох спокійних слів про трансфінплан не стримав себе і звично вимахнув рукою, далі нахилив голову як завжди спалахнув і почав кидати злісно й непримиренно слова винування:

— Хто ж, по вашому, першу пару має підняти? Кому-ністи? А ви хто?

— Та що ж! — Пароплав три роки в доці не був, — перебив дужий Айзуп, висмикнувши з рота цигарку, — на ньому ж ракуші, та й спека он яка!

Задерикуватий, невдоволений Куніцин забурмотів слідом як папуга:

— Еге, там ракуші... В док треба, ракушу обчистити...

Ставний молодий Поліщук не перечив і вичікував; за ним як і за всією трійкою, було чимало провин. Кочегар знав, що це для Бублика — козир.

— Що ви „док“, „док“! — обурився Бублик. Ну гаразд, не були в доці рік, обросли ракушею. Гаразд, але ти дай дванадцять атмосфер, а потім уже говори хто винен. Ви ж дзете 10. Чого ви себе забуваєте? — Несподівано Бублик зробив паузу і враз бахнув: — Добре! Коли не можете, вахту пересіємо. Одну комсомольсько-юнацьку зробимо. Хай вона спробує пару як слід тримати.

Так виникла думка про комсомольську вахту. Думка смілива й разом ризикована.

Сивовусий Бойченко, спочиваючи після вахти, крутив цигарку і повчально, а часом із зневагою промовляв до кочегарів:

— Та я 30 років біля топок. Та ви знаєте, скільки я тонн вугілля оцими перекидав? — Бойченко простяг уперед жилаві, заскорузлі долоні. — А вони хочать мене пересилити. Ех... Науменко, бригадир — чоловік мені!

І зрозуміло, Бойченкові було образливо за свою професію, яку він справедливо вважав за почесну й відповідальну і яку останніми часами занедбано, бо до кочегарки йдуть здебільша люди випадкові й зовсім необізнані з особливостями роботи біля казанів.

В кочегарці було двоє майстрів своєї справи — Іван Карпенко (високий добродушний мужчина) та Бойченко (сивовусий літній кочегар). Це були найсерйозніші суперники комсомольської вахти. Щоб їх перемогти, треба було вчитись у них.

О восьмій годині пішла до топок молода вахта. З кубрика їх спровадили сміхом і досить в'їдливими дотепами:

— Ви ж глядіть, щоб казани не вилетіли в повітря. Ви такі!

Крім 4 годин напруженої праці, молодим кочегарам: Науменкові, Армяновському, Гасію, Довгополову та Шаляхіну довелося додати сюди ще й нервові хвилювання.

Біля топок працювали мовчки. Помічники Гасій і Шаляхін так само мовчки підвозили вугілля з бункерних ям. Всі скоса стежили за манометрами. І от стрілка поволі обминала 10, 11 і, нарешті, дісталася бажаної червоної риски.

Вахтенний матрос Чижик щогодини приносив радіснї

показники лагу: за першу годину комсомольської вахти „Курси“ пройшов 8,4 миль, за другу — 9,2, за третю — 9,5, за четверту — 9 миль.

Ого-го! Та це ж повний траншінплан!..

— Що?! Повний пар?

— Підійть кому іншому скажіть!

— Подивіться.

— Дивитись не треба.

— От дають, так дають!

— Юринда!

Старі кочегари, почувши про перемогу юної вахти, не вірили, а потім визнали це за випадковість.

Справді ж це був не випадок — вахта й надалі тримала повний тиск пари. Секрет перемоги був дуже простий. Вирішувала перемогу техніка.

Різне вугілля треба по-різному подавати до печей. Виявилось в даному випадку, що артемівське (не дуже високої якості) краще підкидати потроху, до десяти лопат, бо коли кидати його в паливню звичайну порцію — 20 - 25 лопат, він густо ляже вогким шаром, хутко зашлакується, значна частина його енергії піде в повітря. Правда, кинувши 25 лопат, можна довше відпочивати.

Бублик та теплотехнік Камінський (член бюро осередку) довели це переконливими доказами. Вони всенюку вахту просиділи на ґратницях з годинником у руках, обчислюючи, скільки часу припадає на роботу і скільки забирає відпочинок. Виявилось, що кочегари з години — 20 хвилин працюють а 40 відпочивають.

Коріння прориву, отже, викрито..

Негайно скликали збори. Вирішили: кидати вугілля менше та частіше. Із зборів розійшлися „старики“ незадоволені. Біля кубрика Бойченко, наздогнавши Науменка, заміявся:

— Нічого, хлопчику, ти ось за тиждень скажи „гоп“. Я спочатку п'ять років шлак заливав та тихенько придивлявся, а до ломика і доторкнулись не смів.

Бойченко казав неприємну, злу правду. Молоді перемога дісталась важко і часто голову турбувала неприємна думка: „А чи витримаємо до кінця?“



Чижик захвилювався. Він обурено повторював одну фразу:

— Ні, ви мені скажіть, чого це так: до Сінгапура давали 9 миль ходу, а тепер знову прорив?!

Комсомольський секретар додавав до цього ще купу образливих слів, обвинувачуючи комсомольську вахту ледве не в зраді ленінській спілці.

Хвилюватись було чого. До Сінгапура комсомольська вахта геройськи вела перед, взявши на буксир старших I враз після Сінгапура опинилась позаду.

Науменко, білявий симпатичний хлопчага, позираючи спід насуплених рівних брів, виправдовуючи себе й товаришів, твердив:

— Ти полізь у бункер і подивись на вугілля — сміття!

Чижик гарячився і не визнавав це за доказ.

— А чому у всіх пара є, а у вас немає. Вугіль один, ви частіше його ворушіть!

— Стараємось, далі нікуди! — образливо скрикує Армянський. — Од печей не відходимо. Не горить!

Чижик не міг ніяк збагнути причини такої ганебної історії і в захваті твердив одне: — більш ентузіазму і будьщо знову очолити кочегарку!

Комсомольська вахта мовчала. Хлопці, зрештою, мусіли визнати: самого молодечого ентузіазму замало. Бракує досвіду, уміння й техніки.

Не раз хлопці заздрісно стежили за ломиками та гребачками старих кочегарів, що, як забавки, ходили в руках сивовусого Бойченка та веселого Карпенка.

З артемівським вугіллям молодь упоралась, але хіба ще є мало сортів вугілля?

Молодь почала нишком стежити за роботою старших товаришів і чим далі, тим свідоміше, вже без зайвих заздрощів бачила, що кочегарська справа — це не просто собі „чорна“ робота, а хоч і проста, проте тонка й кваліфікована праця.

Молодь мусіла визнати, що так працювати, як Бойченко та Карпенко, вони ще не вміють, і треба вчитись, розпоро-

шувати вугілля тонким шаром, або розворушувати зашлаковану лаву, розподіляти в топках грудки вугілля, що не встигло перегоріти, і додавши 2—3 свіжих лопати, підкинути їх біля дверцят, щоб за кілька хвилин після дуття паща печі запалахкотіла сліпучим, з синіми прожилками, вогнем.

Молодь усвідомила, що ентузіазм потребує упертої учобної техніки. В цьому була запорука її перемоги.

## ШПІЛЬ

Надвечір за хвильорізом на спокійнім дзеркалі Одеської бухти вималювався характерний корпус „Томпа“: з трубою і кочегаркою на кормі, з білим капітанським мостиком на носі.

— Суворов, дивіться, горбатий! — зраділо гукнув капітан „Курска“ до помічника, побачивши пароплав.

— Він! — підтвердив штурман.

— Ну, тепер Шпіль наш, — проказав упевнено задоволений капітан, стежачи, як „Томп“ повертав до гавані.

За півгодини пароплав, пришвартувавшись біля холодника, негайно почав вивантажувати сіль.

За два дні „Томп“ ударно вивантажив сіль і знову задимив за маяком, взявши курс на Евпаторію.

Капітан Ковальчук роздратовано міряв кроками спардек „Курска“. „Томп“ поминув маяк і капітан не втримався, вилаявся:

— ... Випустили моряка! Отак завжди.— Все це адресувалося конторі Радторгфлоту.

А в цей час (ну просто як у поганому романі!) сухорлявий, завжди моторний і веселий стерновий „Томпа“ засмучено дивився на „Курск“ і гірко думав, що завтра або після завтрього цей потужний пароплав піде в далеку і знайому плавбу: Одеса — Стамбул — Суез — Перім — Сінгапур — Владивосток.

„Ех, не вигоріло“...

Контора за два дні не спромоглась оформити наказу про перевід моряка з „Томпа“ на „Курск“.

Але всеж 16 червня Шпіль пішов з „Курском“ в рейс.

... Другого дня рейсу на полубакові відбувалися перші збори з дуже коротеньким порядком дня. Це вірніше була нарада, на якій вдесьте морякам нагадувалося, що звання радянського моряка дуже відповідальне й кожен, хто його

носити, має зберегти його чистим і незаплямованим. В кінці наради, як уже мали всі розійтися, голова зборів спохватився:

— Заждіть, товариші, ще одну хвилинку! — Нам передали з „Томпа“ значок ударника.

— Кому ж це?

— Товаришеві „Шпіль“... Якось нерозбірливо написано.

— Шпілевському! — допоміг капітан.

— От-от! Шпілевському. Товариш Шпілевський є?

— Він на вахті, — відказав хтось.

— Хто він такий?

— Кращий ударник „Томпа“, — відповів капітан.

Секретар зборів швиденько занотував у зошиті: „Слухали: про передачу ударного значка т. Шпілевському. Ухвалили: передати“.

Доречі, мало хто на пароплаві називав Шпілевського його прізвиськом. У морі, де звикають до лаконічних наказів і коротких слів, його прізвисько скоротили і лише в офіціальних папірцях сухорлявий, моторний стерновий значився Шпілевським.

Набираючи команду на „Курск“, капітан настирливо просив у конторі Радторгфлоту наказа перевести Шпіля з „Томпа“ на свій пароплав.

Капітан Ковальчук не безпідставно вирішив залучити на „Курск“ цього моряка. Та який би капітан не хотів мати в команді стернового, що виріс на морі, ворогує з алкоголем, в послужному спискові не має жодного прогулу, чудово керує стерном, а накази виконує точно, бадьоро й швидко.

Ближче познайомився я з Шпілевським торік в Неаполі.

Я знав, що красу і велич уславленого італійського міста можна побачити з верхівки Сан-Мартіно. Щоб дістатися з торговельної бухти, де стояв пароплав, до монастиря, треба пройти все місто, та темний лабіринт убогих неаполійських кварталів, що обплутали гору густою сіттю провулочків, вулиць, сходів і зазубнів.

Втома пекла підошви, але вже видно було перші балкони, побудовані для туристів. Радили не оглядатись, аж поки не дійдеш найвищої тераси.



Аж до Везувія прослався  
Неаполь.

Аж до Везувія прослався Неаполь жовтогарячими, білими, синіми смугами вулиць, підступаючи до ясних, забарвлених зеленню вілл Соренто. Густоголуба затока, покраплена золотом пекучого сонця, і сніжність вітрил' овално вгиналась у білий берег. У бік, у прозорій золотистій далині, запорошеній фіолетовим туманом, окреплювався Капрі.

Зір похапливо обіймав насичений фарбами простір. Хотілося надовше зафіксувати в пам'яті хоч клаптик цієї дивовижної панорами.

Навколо на балкончиках і спеціальних майданцях купчилися туристи. Деякі з них простоюють отут годинами, а потім автом, обминаючи запліснявілі, пашарпані вулиці, їдуть околишніми дорогами повз розкішні озеленені вілли багатіїв до своїх готелів; це переважно літні, заможні особи. Молодші з Сан-Мартіно їдуть милуватися вбогістю та брудом древніх кварталів, заселених трудящими — ремісниками та пролетаріатом.

Ситі, нетруджені туристи милуються убозством так само,

Лишилося ще кілька стрімких сходів, і можна буде озирнутись до моря.

... Якась сонячна омана!

Де поділися покривлені, обшарпані, глибокі, як провалля, слизькі вулички й провулки, засмічені покидами, запльовані, загноєні недоїдками та лушпинням, пообвішувані лахміттям і білизнаю, сповнені базарним галасом, розіпнуті вбогістю, смородом?! Замість цього внизу за зеленкуватою смугою маслинних садів очі ваші вабить, вражає велетенська багатюща палітра незрівняних гарячих фарб, теплих і м'яких півтонів.



Затока овально вгиналась у білий берег.

як і неаполійським краєвидом. Їх захоплює: вогкість темних квартир, замурзані, рахітичні діти, лахміття старців, голодний погляд вуличного музиканта-жебрака, антисанітарні крамнички й кіоски з гнилими фруктами та продуктами, засидженими мухами...

В путівниках є цілі розділи, де вихваляється ці жахливі райони Неаполя. Там радять „обов'язково відвідати ці надзвичайно цікаві квартали“, „ви матимете величезну насолоду...“

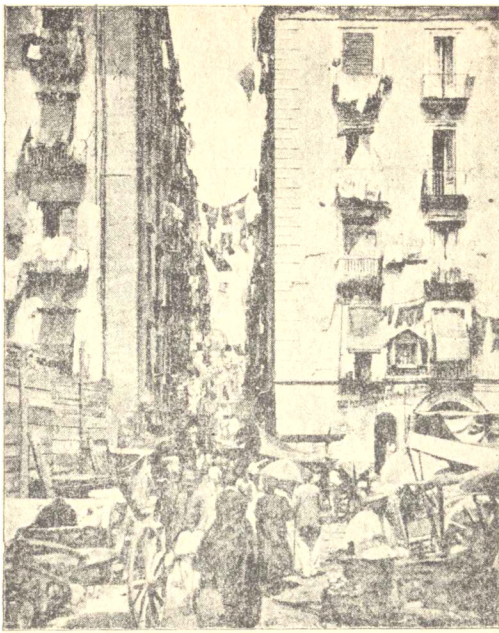
Неприхований глум!

А що, якби до цих довідників додати кілька сторінок про страшне безробіття в фашистській Італії, про мізерний зарібок робітників, про високі ціни на продукти, про визиск на фабриках, безправність, терор, а також про те, що такі квартали злиднів і голоду можна побачити не лише в уславленому Неаполі, а в кожному місті буржуазної країни?

Занурений в думки, впорядковуючи нові вражіння, я дійшов до берегових вулиць. Біля вокзалу електрозалізниці „Наполі<sup>1</sup>—Помпея“ мене озвав чийсь голос:

---

<sup>1</sup> Італійці пишуть і вимовляють не Неаполь, а Наполі.



В путівниках є цілі розділи, де вихваляється ці жадливі райони Неаполя.

че Шпіль і жартуючи додав:— Думав, для колективного відвідування знижка буде, але, на жаль, у них такого порядку ще не заведено.

Я хотів був запитати, чи не можна пристати до гурту, та моряк попередив мій намір:

— Може й ви з нами поїхати охоту маєте?— і дружньо додав, ідучи до каси:— За квиток не турбуйтеся, я зараз для всіх візьму...

На пероні я довідався, що це Шпілевський вчора на зборах судкому подав думку поїхати екскурсією до Помпейських руїн і запропонував витратити на цю подорож один англійський фунт<sup>1</sup>, який судком щомісяця видавав на культуроботу.

Це начебто невеличке відрахування суднового комітету дає змогу нашим морякам колективно відвідувати за кордоном театри, кіно, музеї, парки, заповідники. У портовому

— ... Товаришу, ви на пароплав?

Я спинився й побачив на сходах вокзалу Шпілевського.

— Так, на пароплав... А що хіба?

— Будь ласка, якщо зустрінете наших, скажіть, щоб поспішали... Скоро поїзд...— моряк не доказав, бо побачив групу товаришів, що поспішали до вокзалу.

— А куди це ви?— зацікавився я.

— В екскурсію. До Помпеї надумали...— відповів охоче.

<sup>1</sup> Щось із сім наших карбованців.

місті в театрі можна побачити тільки наших моряків, бо для закордонного моряка театр — занадто дорога розвага.

Наша екскурсія в Помпею припала на 1857 роковини загибелі цього містечка; його було поховано під попелом і розпеченою лавою Везувія в 75 році.

Потяг промчав містом і повернув до підошви вулкана. Колія оперізувала Везувій з боку моря, пролягаючи садами й виноградниками. Від голої верхівки вулкану спадали закам'янілі потоки лави, з кратера час од часу видався білий пухир диму, підносився хмарою над горою й за хвилину поволі розвіювався, ніби танув у неосяжній блакиті.

Ми взяли квитки третього класу. Пасажири здивовано позирали на нашу групу, дуже відмінну від туристського загалу.

Незабаром балакучий кондуктор сповістив своїх земляків, що це радянські моряки їдуть оглядати Помпею. Це було такою для всіх несподіванкою, що на нас приходили подивитись пасажери з сусідніх вагонів.

Для тамтешніх мешканців наша подорож, і справді, видавалась дивною. Всі ж знали, що чужоземні моряки в Неаполі цікавилися здебільша ресторанами та дешевим кіанті<sup>1</sup>, а не руїнами Помпеї. Та ще в такий час, коли справжні туристи починають забувати Неаполь і гіді<sup>2</sup>, що колись мали добрі заробітки, тепер охоче заплатили б тому, хто показав би їм прибуткового мандрівника. Криза! Страшна, як спрут!

Наш потяг зупинився біля сірої станційної будівлі — Везувій! — вигукнув кондуктор.

Звідси до кратера вулкану піднімалася колія підйомної залізниці. Підйом на вулкан коштує майже десять карбованців і, звичайно, славнозвісний кратер оглядають переважно кондуктори фунікульору<sup>3</sup>, а не туристи.

Після зупинки вагон спорожнів — до Помпеї їхала лише наша група.

За десятків хвилин ми зійшли на порожню платформу. Нас

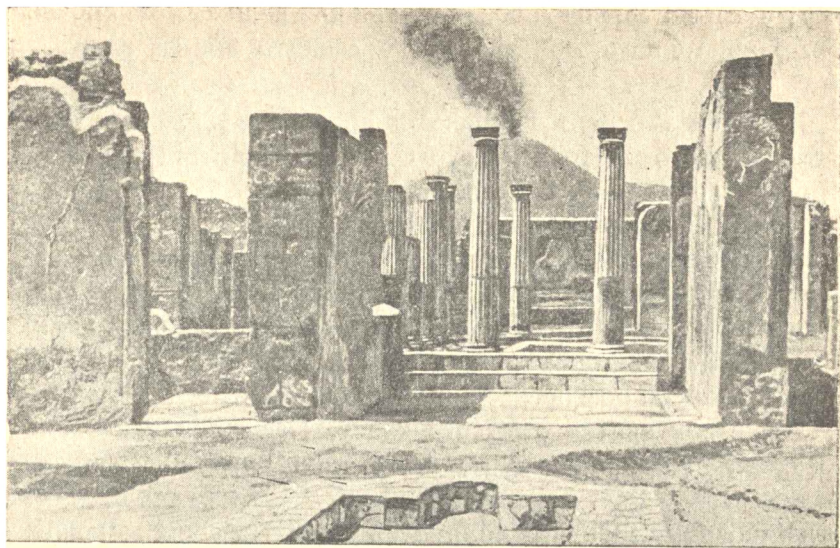
---

<sup>1</sup> Кисле виноградне вино.

<sup>2</sup> Провідники.

<sup>3</sup> Підйомна залізниця.





Зруйновані будинки, пощерблені важкі стіни, потрошені колони.

миттю оточили галасливі гіді і, нещадно ламаючи правила граматики, кількома мовами запропонували свої послуги.

— Сіньори! — гукав верткий, засмаглий знавець Помпеї. — Я поведу вас! По п'ять лір з кожного! Вірте, це не дорого!

— Містери! — вигукував другий. — Ви підете, звичайно, зо мною? По чотири ліри з чоловіка.

— Гери! — кричав третій, хапаючи нас за рукава. — Я виріс у Помпеї. Прошу за мною! По три ліри з персони!

— Я поведу за дві ліри, — шепотів каліченою російською мовою на вухо цибатий дідок і змовницьки додавав: — Я знаю, рус?..

Дехто з нас уже погодився був іти за ним, але Шпілевський вчасно спинив товаришів.

— Куди ви?! Жертви нещасні!.. — сміючись, гукнув він. — Що ми, без них квитка не купимо? А якщо грошей не шкода, мені давайте, я поведу вас!

Виявилося, що Шпілевський тут не вперше. Він повів нас до контори, де ми показали свої документи й купили квитки, але гіді й не думали відставати від нас. Їхній лемент уже всіх нервував і сердив, а головне, ми не знали, як здихатись горластої, нахабної орди.

— Ви скажіть, що я ваш провідник, — пожартував Шпіль. — Професор Помпеї...

Один з товаришів, комбінуючи свої мовні знання, заявив гідам, що ми маємо досвідченого провідника, який знає Помпею не гірше за вчених дослідників. Від несподіванки гіди замовкли.

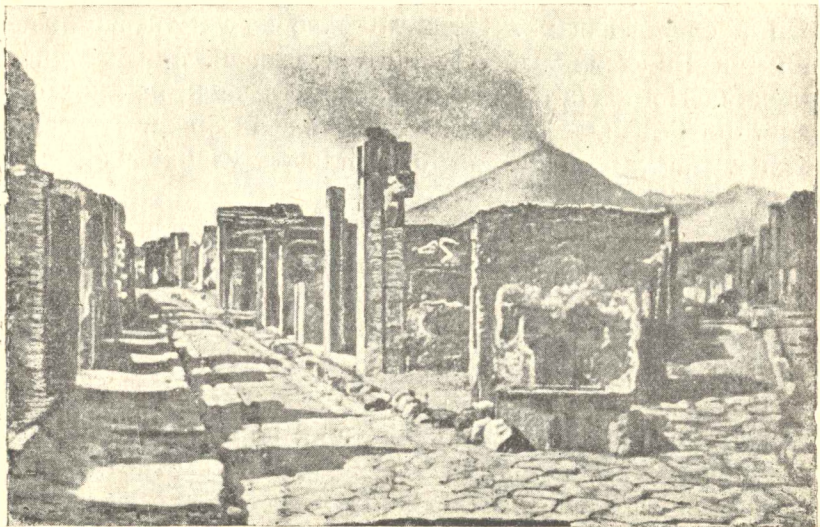
— За мною! — наказав гордо Шпіль. І ми, користуючись із слушної хвилини, поспішили за веселим моряком до входу в Помпею.

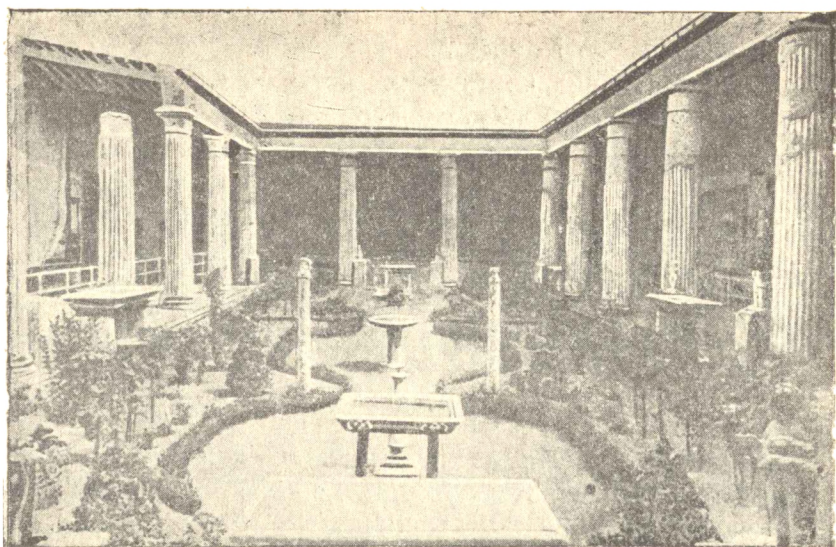
Вузькі, сірі вулички, зруйновані будинки, пощерблені важкі стіни, потрощені колони храмів, — все разом нагадувало відкопаний велетенський покорчений кістяк. Справді, порожні, мертві вулиці з провулками схожі на зотлілі кістки, а порожні, жовтуваті будівлі з чорними дірками замість вікон — черепи.

Навіть сонні, знесилені спекою вартові помпейських руїн, що куняють на перехрестях вулиць — подібні до музейних манекенів.

Вулиці Помпеї забруковані грубими сірими плитами, на

**Вулиці Помпеї забруковані грубими сірими плитами, на яких збереглися глибокі колії від кованих коліс.**





Майже скрізь посеред двору — сад з білим мармуровим басейном.

яких збереглися глибокі колії від кованих коліс. В римських містах тільки важкі речі перевозили тваринами, — тягар праці загалом лежав на плечах рабів; вони виконували чорну роботу, будували, крутили жорна млинів, носили ноші з своїми панамі. Це було мало не дві тисячі років тому — в Римській рабовласницькій імперії. Але й тепер вулицями Помпеї потомлені люди носять ноші, на яких сидять здорові, добре одягнені мужчини й жінки. То вельможні туристи в такий спосіб оглядають уламки рабовласницької епохи.

Нолянська вулиця поділяє руїни на дві нерівні частини; праворуч — найцікавіші, характерні помпейські будівлі, будинки Фавна і Панса. Будівлі добре реставровано, дворики уквітчано живою зеленню й часом здається, що з будинка назустріч вийдуть його мешканці.

Майже скрізь посеред дому — сад з білим мармуровим басейном, фонтаном, навколо колони портика. Стіни кімнат прикрашені простими візерунками, картинами або пофарбовані в червонуватий колір.

Ліворуч від Нолянської вулиці — руїни великих помпей-

ських храмів, драматичний театр і амфітеатр. В цій же частині на Морській вулиці міститься й музей, де зібрано речі, знайдені після розкопін. Руїни Помпеї по суті перетворено на великий своєрідний музей: всі вулиці, будинки, стіни, статуї, колони занумеровано, цінні пам'ятники відокремлено огорожами, найкоштовніші ж пам'ятники, переважно твори мистецтва, перенесено до Неаполійського національного музею.

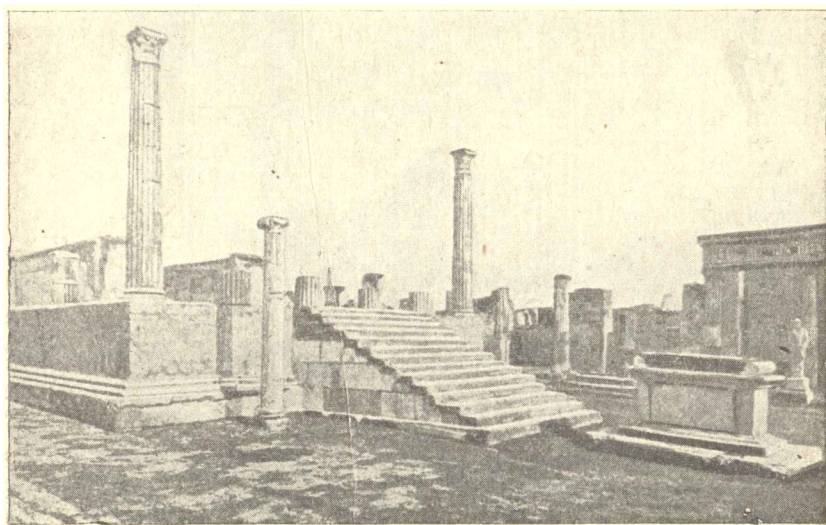
Місто ще не все одкопане й досліджене — і досі в напрямі до Везувія тривають роботи.

Оглянувши музей, ми попрямували до амфітеатру й сіли спочити на верхніх його сходах.

Провінціальне містечко в усьому наслідувало жорстокий Рим. Амфітеатр, мабуть, вмщав усіх жителів Помпеї.

Скільки кривавих вистав відбулося на цій арені! Скільки впало отут гладіаторів, скільки рабів роздерто хижими, роздратованими голодом звірами? Он з того виходу йшли поневолені, полонені, засуджені на смерть — творити криваве дійство. Навколо шаліли й ревли пересичені, розбещені глядачі, спустивши донизу пальці, — вимагаючи крові, муки, смерті.

**Руїни помпейських храмів.**



Несподівано Шпілевський, щось згадавши, проказав до товариша:

— Пригадуєш, як були в Іспанії, правда ж, так?..

— Еге... — згодився той.

— Де саме були? — запитав я.

— В Барселоні. Ми з ним, — кивнув головою Шпілевський на товариша, — на бій биків ходили дивитись... Яке гидке видовище!.. Одного бик розтоптав. Всі як навіжені!.. О-оплески! У них бої — краща розвага. Мерзота!..

Моряк аж скривився.

...Ноги відпочили, можна рушати й назад.

— Ну, морячки, віддавати кінці будемо? — запитав Шпілевський і легко підвівся на ноги.

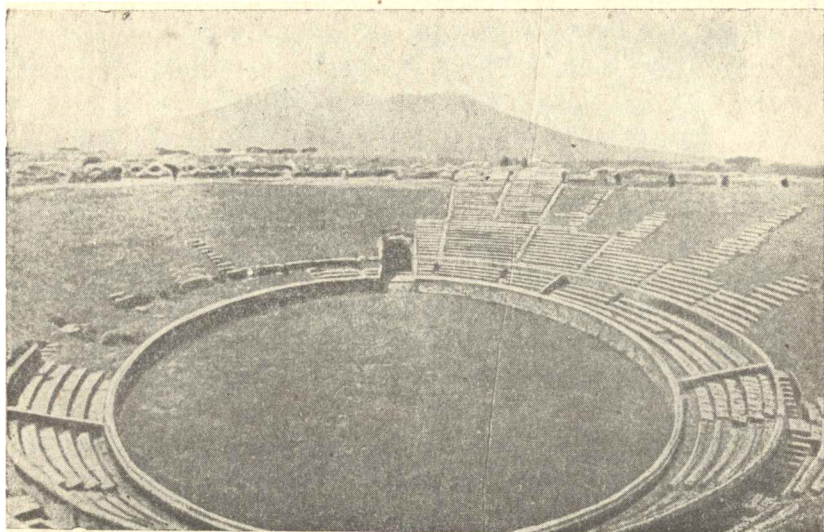
У вагоні, їдучи назад, він запитав, чи не шкодую я, що пристав до гурту.

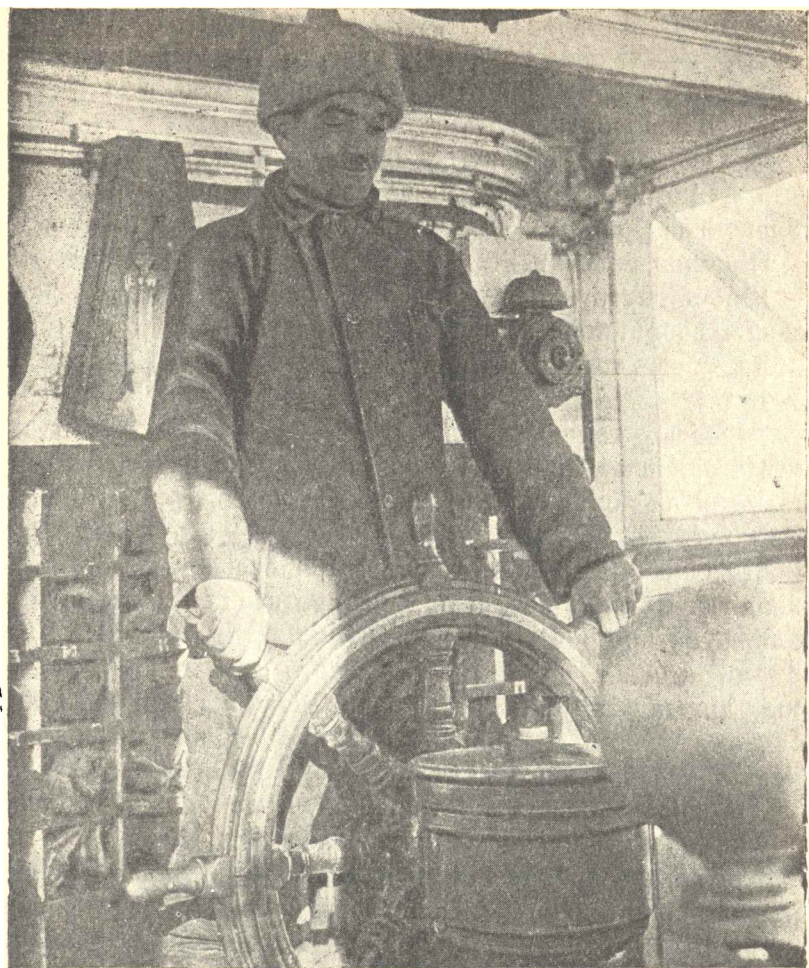
— Навпаки, не знаю, як віддячити, ви ж чудесний гід, — відповів я з подякою. — Признайтесь, півсвіта бачили?

— Де там... — поскромничав він і, помовчавши трохи, порадив:

— Ви в Генуї обов'язково підіть огляньте міський

Он з того виходу йшли поневолені, полонені, засуджені на смерть.





Цікавий дід буде в онуків тов. Шпілевського, не дід,  
а географічна енциклопедія.

цвинтар... Такого другого в світі немає... А в Савоні в опер-  
ний театр навідайтесь — жалкувати не будете...

Через рік ми зустрілися на „Курску“, як давні друзі.  
Привітались і, звичайно, заговорили про наш рейс.

- Який це раз ви йдете?
- Здається, п'ятий...
- Як вам „Курск“?

— Красота пароплав. Давно на нього мітив. Я в такий рейс на „Желябові“ ходив. Не рейс, а страждання! Як хитне хвиля, то ми й на бік. А цьому шторм — одна втіха!

— Цікаві порти будуть?

— Ого, ще й які цікаві! — оживився моряк. — А то, гляди, ще і в Сінгапур заїдемо. Якщо заїдемо — обов'язково в ботанічний сад поїдьте! Джунгли!.. Ма-вп — як кошашні!..

Пробили склянки.

Шпіль виструнчився, допалив похапцем цигарку, побажавши доброї ночі, з підстрибом полетів на вахту.

За кілька хвилин ми почули його соковитий, упевнений голос:

— Єсть — так держати!

На пароплаві ніхто не вмів так голосно й басовито відповідати на команду капітана або штурмана, як Шпіль.

Цікавий дід буде в онуків Шпілевського. Він зможе розповісти їм про моря й океани, про страшні бурі, шторми й тайфуни, про береги Африки, Америки, про відомі й мало-відомі, великі й мізерні порти всього світу. Зимового вечора дід згадає: старий, занедбаний Стамбул, Смірну, Пірей, Афіни з руїнами Акрополю, охайну Катанью, ушавлений Неаполь, озброєну Мальту, старезний Рим, романтичну Венецію, Трієсто, Геную — батьківщину Колумба, пригноблений Алжир, оспіваний Марсель, Барселону, Валенсію, фортецю-Гібралтар, неспокійну Біскайську затоку, вугільний Кардіф, вогкий, сірий Лондон, механізований Гамбург, чистенький, тихий Штетін, скелястоподібний Нью-Йорк, Буенос-Айрес, Сан-Франціско, Хокодату, Камчатку, Владивосток, Шанхай, Гонконг, Формозу, вічнозелений Сінгапур, Сабанг, Коломбо, Аден, порти Перської затоки, поневолений Перім, Суез, Суезький канал, Порт-Саїд, Яфу, Александрію...

Знаменитий дід буде з тов. Шпілевського, не дід, а географічна енциклопедія!

## ШТУРМАН ДАЛЕКОЇ ПЛАВБИ

Треба було поспішати, бо через годину „Томп“ мав знятися з Одеси.

Не знайшовши пароплава у вугільній гавані, ми з товаришем побігли до контори, щоб дізнатись, де став пароплав. До канцелярії разом з нами вбіг худий, зморений товариш в потертому запорошеному моряцькому костюмі. Спітнілий лоб блищав йому від поту, білясте, вигоріле волосся стирчало спід козирка тоненькими пасмами.

— Товаришу, — кинувся мій друг до службовця, — будь ласка, не знаєте, куди перетягли „Томп“? — Худорлявий, зморений моряк, що й собі збирався був запитати щось у службовця, почувши наші слова, нашорошився. Незадоволення відбилося на його молодому виснаженому обличчі?

— Ви, певно, стажери? — несподівано звернувся він до нас. — Це вас учора послала контора?

— Так... — притишено відповів я, помітивши на його шапці, що він тримав у руках, знайомий напис: „Томп“.

— Що вони там собі думають?! — Раптом роздратовано вигукнув моряк. — Куди ми вас подінемо?! Своім людям приміщення не вистачає, а вони ще стажерів присилають!

— Та ми якнебудь, нам необов'язково — каюта... — пішли ми на поступки.

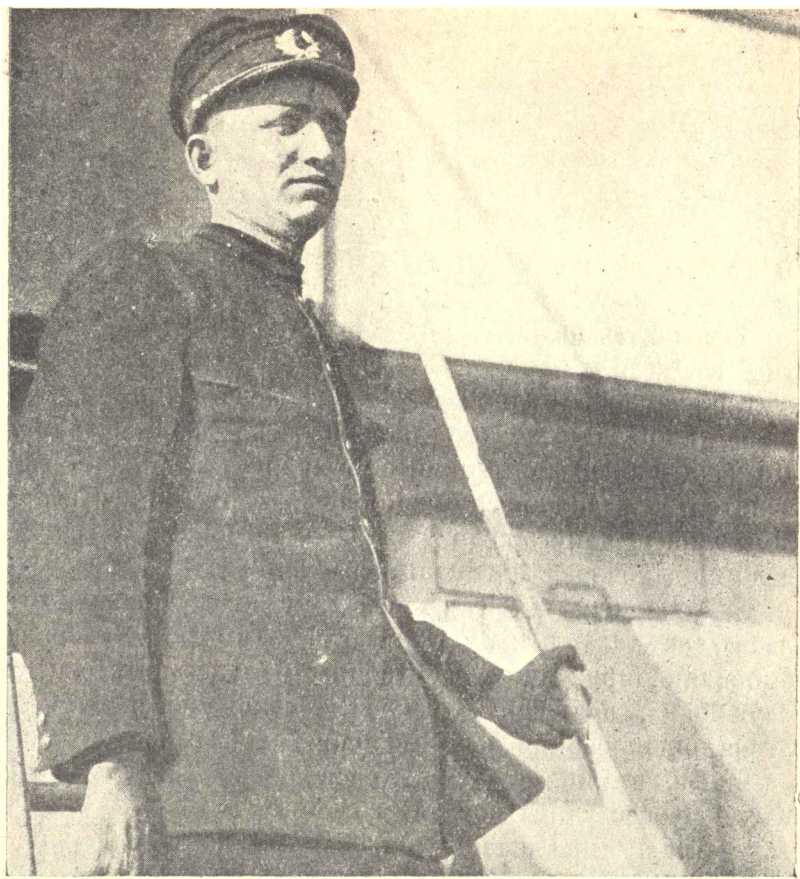
— Якщо згодні у ванні ночувати, прошу! — вигукнув сердито моряк і почав гримати за щось на радторгфлотівського службовця.

Вражені такою неласкавою зустріччю, ми вже без захвату пішли шукати пароплав, що стояв за холодильником.

Щоб якось потішити себе, я вдавано спокійно й ніби безтурботно зауважив:

— Пусте, що у ванні, є ванни, ліпші за каюти...





**К. В. Суворов за 30 років кілька разів спокійно збирався викреслити себе із списку жителів нашої планети.**

Моєму товаришеві нічого не лишалось, як погодитись з мною.

Це була моя перша зустріч з Костем Васильовичем Суворовим — моряком, що в 30 років має три дипломи — механіка, штурмана й капітана далекої плавби, моряком-раціоналізатором, моряком, що кілька разів спокійно збирався викреслювати себе із списку жителів нашої планети.

Коли підходити до Босфору з Одеси, ліворуч, на Азійському березі можна помітити невелику лощинку, оточену

бурим камінням. Кость Васильович, підходячи до Босфору завжди спинає на тому місці свій зір.

Вона багато про що йому нагадує.

Коли „Томп“ вийшов за маяк, молодий штурман вбіг до штурманської кімнати і звично коротко почав занотовувати у вахтенному журналі:

***На пунті з Одеси в Поті, випадки з 21 години.  
Середа, 30 січня 1929 року.***

*21 год. 45 хв. вийшли з порту. 22 год. 10 хв. дали повний хід. 22 год. 15 хв. пройшли траверс з Воронцовського маяка. Випустили лаг. Лягли на курс СО 45/59.*

*Брижами подає воду на палубу, бак, трюмні люки й палубний вантаж. Вода замерзає.*

*Вахтенний помічник—К. Суворов.*

Згодом, повертаючися з мостика, капітан, прочитавши це, додав: „Не зважаючи на бортові брижі від норд-оста, завдяки палубному вантажеві, пароплав бічного хитання не почуваеть“.

На протязі всієї вахти брижі заливали палубу й навіть діставали до вахтенного мостика. Лівий борт, трюмні люки й вантаж бралися кригою завтовшки до 5 сантиметрів. Над поверхнею моря темніли густі випари.

На другий день хвилі побільшали й накочувалися крутими валами. Восьмибальний норд-ост підсилював їх дужими поривами. Вода, заливаючи лівий борт, наповнювала палубу до самого планшера.

Опівдні вода потрапила під бочки і найтови, не витримавши натиску хвилі, лопнули, бочки заворушилися. Слідом дужий розгін хвилі поніс порожні бочки за борт.

Капітан дав негайно наказа поставити пароплав проти бриж, щоб знову закріпити бочки, але не встигли цього зробити, як знову вода почала ворухити вантаж. Знову лягли проти бриж і команда взялася кріпити вантаж.

Несподівано завихорилась хуртовина, швидко звузила горизонт—гудок „Томпа“ загув товсто й тривожно.

*16 годин. Не бачимо берегів і горизонту, вважаємо себе на траверзі Тарханкуцького маяка. Не бачачи його, лягаємо на курс Зюйд.*

*17 годин. Вважаємо пройденим траверз маяка; починаємо лягати на свій румб, але, не дійшовши до нього, змушені міняти курс, бо величезні хвилі, хлюпнувши через лівий борт, зривають бочки. Змушені змінити курс, щоб зберегти палубний вантаж, бо вода може підмочити цукор у трюмах.*

Вночі мало хто спав. Сильна хитавиця так розгойдала пароплав, викидаючи корму з води, що машина почала давати великі перебої. Капітан дав наказа перейти на малий хід.

Бушувала пурга. Навкруги було видно не більш як на чверть милі. Тривожно гули гудки.

Вахтенний підійшов до капітана, щоб запитати, який тримати курс. Капітан суворо відповів:

— Держіться за брижами на малому ході.

— Єсть держати за брижами на малому ході, — відповів штурман. І, зайшовши до штурманської, як завжди, почав нотувати:

***П'ятниця 1 лютого. На путі Одеса — Поті. Випадки після півночі.***

*Снігопад. Подаємо туманні сигнали. Ввесь час заливає палубу—їдемо малим ходом, чекаючи на зміну погоди. На протязі вахти—сніг, пурга. Бачимо навколо не більше, як на півмилі. Іноді вода потрапляє до вугільних ям. Судно погано слухає стерна.*

На третій день капітан мусів повернути на Босфор, бо хвилі збільшились до 8 балів і судно перестало слухати стерно. Рвучкий вітер поволі перетворювався на ураган-

Вода вже перелітала через палубу, змітаючи все на своїй дорозі.

Вранці величезна океанська хвиля залила палубу. Це була перша ознака урагану. Барометр став швидко падати. У вахтенному журналі вже відчувалася тривога:

*8 годин. Шторм перейшов в ураган, — барометр падає, пурга застилає горизонт, палубу заливає вода. Вона збиває бочки й десятками жене в море. Хвилі ламають двері й люки в приміщеннях на кормі. Машина робить перебої, гвинт оголюється, пароплав абсолютно не відчуває стерня.*

*13 годин. Обрій трохи прояснився — побачили ліворуч за 2—2½ милі Константинопільську пливучку, але зараз же пурга знову заслала горизонт.*

Велетенська хвиля підняла пароплав і кинула вперед. Залізний корпус „Томпа“ відчув сильний струс. Затріщали дерев'яні приміщення. Пароплав поринав під воду. Блідий штурман тремтячою рукою вписав до журналу:

*Пароплав терпить аварію. Висота хвилі сягає 40 футів.  
15 год. 40 хв. побачили за носом берег, дали повний хід назад.  
15 год. 42 хв. ураганом пароплав викинуло на мілину.*

До штурманської вбіг капітан, силкуючись перекричати шум бурі:

— Пливучка зірвана! Занесена в море! Телеграфувати СОС!

За хвилину з радіорубки „Томпа“ понеслося тривожне: „СОС пароплав „Томп“ біля берегів на камені“.

8 чоловіка з екіпажу лежали, важко покалічені предметами, що зривала хвиля. Капітан та його помічники були на мостіку, даючи по черзі тривожні сигнали. Навколо бушувала хуга. Хвилі трощили все, що траплялося на дорозі.

В 16 год. агентство Радторгфлоту в Константинополі одержало тривожну радіограму: „Пароплав „Томп“ викинуто на берег на дві милі східніше Анатолійського маяка“.

Агентство негайно повідомило рятувальну станцію.

В цей час капітан в штурманській рубці, зберігаючи рівновагу, робив примітку.

*При посадці на мілину велетенські хвилі вдарили на палубу, розбили двері в кают-компанії і лівий коридор поміж каютами помічників; зірвали двері й заповнили ці помешкання водою. Крісла в кают-компанії зірвало з гвинтів і понесло в море. Вода погнула трюмні шини й зірвала брезент. Під час аварії поранено другого механіка Підченко, старшого машиніста Зіхмана, кочегара М. Старко, Сμισлова, Носова, днювального Зізіка, каструльника Маджугінського. Всім подано можливу медичну допомогу...*

З рятувальної станції подали ракетою кінець, щоб припасувати брезентові мішки для переправи. Але сильний вітер щоразу обривав трос.

Хвилі, покриваючи пароплав водою, кидали його в усі сторони. І тільки після упертої тригодинної боротьби команда прийняла перший рятувальний парусиновий лантух. В лантух кинули записку з проханням прислати їжі й допомогу хворим. Команда, по пояс у воді, силкувалась залатати брезенти, щоб урятувати цукор. Вода в кочегарці підійшла до рівня мотора динамо-машини, і пароплав ледве не втратив радіозв'язок. Троє матросів кинулись до проходу й наглухо забили двері. Інші почали донкою випомповувати воду.

Всю ніч бушував ураган, лютувала завірюха. Судно то зникало під хвилею, то знову виринало над водою.

Вода заливала вугільні ями, машини. З команди вибуло 11 чоловіка. З берега ще не подавали ні медичної допомоги, ні їжі. Вже не було можливості з корми попасти до носа пароплава. Ранком вирішили готувати шлюпку для спуску на воду, але хвилі так кидали її, що годі було й думати врятуватися.

Знесилений боротьбою, штурман ледве стояв на ногах і вже відверто записував у вахтенному журналі:

*Становище пароплава загрозиве. При даному стані можлива загибель всієї команди. Починаємо відправляти на берег в першу чергу хворих.*

*10 год. 10хв. з допомогою рятувального леєра відправили важко пораненого Маджугінського, потім висадили тяжко хворих: Старко, Діхтярьова та Біценко. Останніми пароплав лишили: старший помічник Кушнарєнко і матрос Зіма. На пароплаві лишились: капітан, радист, старший механік, кочегар Сліпчук і другий та третій помічники.*

В кінці дня штурман помітив, що хвилі стали слабшати і полегшено зітхнув. Наступного дня записи у вахтенному журналі були вже радісніші й спокійніші.

#### ***Вікторок 5 лютого на мілині біля Босфору.***

*З 7 години ранку брижі поступово меншають; вітер стихає; вода як у першому, так і в другому трюмі солодко-солоня, густа, як сироп.*

*Прибув представник Радторгфлоту, погода щогодини кращає.*

Другого дня брижі спали, вітер ущух, і капітан дав наказ частині команди знову повернутись на борт і взятись лагодити вантаж, стріли та лебідки. Лише 8 чоловіка — тяжко поранені — лишилось на березі. Почали лагодити насамперед подачу буксира, щоб знятися з мілини, потім заходилися випомповувати воду з трюмів, але помпи не могли взяти солодко-солоняного сиропу.

Невдовзі з Босфору вийшов рятувальний пароплав „Семпер-Паратус“ та капітан катера, щоб спільно розробити план рятування. Домовились, що рятувальне судно проміє канал, а команда впорядкує палубу, вантаж і лебідки. Цілий день промивали канал. Вночі рятувальне судно почало виходити із промитого каналу, але раптом вітер змінив напрямок і в морі з'явилися загрозиві баранці. Рятувальне судно застопорило машину й несподівано підняло шлюпку, потім

віддали буксирні троси і „Семпер-Паратус“ поспішив до Босфору. Телеграфом його запитали:

— В чому справа?

Капітан судна відповів:

— Не почну роботи, аж доки не покращає погода.

Знову мчав шторм. Команда квапливо латала порвані брезенти.

Восьмибальні хвилі знов штурмували палубу і „Томп“ почав битись об камені.

О 12 годині 8 лютого завихоріла така хуга, що не можна було пройти палубою: всі снасті, корпус, люки вкрилися товстим шаром криги. Цілу добу бушував шторм і лише ранком другого дня море потроху почало заспокоюватись.

Тоді підійшов на рейд „Семпер-Паратус“. З його корми подали сталевий дріт, щоб стягти „Томп“ з мілини. Але судно, намагаючись увійти в старий канал, згубило якір, віддало всі кінці и пішло на рейд, не почавши промивати канал.

Як тільки з'являлись загрозові баранці, „Семпер-Паратус“ неухильно тікав у Босфор.

Аж 11 лютого, коли встановилась добра погода, радіом повідомили капітана рятувального судна, що він спокійно може вийти в море. Капітан відповів, що він негайно вийде з Босфору. Але це була тільки обіцянка. „Семпер-Паратус“ не вийшов і другого дня, хоч надіслав другу телеграму, що незабаром прибуде. Очевидно, сміливий капітан „Семпер-Паратуса“ ошвартувався в якомусь затишному Стамбульському ресторані. Аж другого дня пароплав вийшов з Босфору. Передали, що представник Радторгфлоту привіз із Стамбулу харчі й теплу одягу. Всі підбадьорились. Та в кінці дня знову з'явилися ознаки шторму. Знову „Томп“ почало кидати на камені. І знов у вахтенному журналі з'явилися тривожні рядки:

*Лопнула труба на обох казанах. Надіслали повідомлення в Одесу й Константинопіль, що гасимо казани. Знову хвилі заливають трюми й палубу. Пароплав здригається від сильних ударів хвилі.*

І тільки 26 лютого „Томп“ зірвали з мілини. В журнал це занотовано коротенькими сухими рядками, але ці рядки штурман далекої плавби Кость Васильович Суворов писав радісно й нервово:

*Вівторок 26 лютого. На мілині біля Босфору  
На лівому якорі Буюк-Дере.*

*13 год. 20 хв. пароплав „Томп“ на вільній воді. 15 год. знялися в Буюк-Дере. 16 год. 35 хв. — Буюк-Дере. 17 год. — прибув санітарний лікар. 18 год. — прибули представники турецької влади.*

27 лютого понівечений, розгромлений бурею, штормами, після 27 день лютої боротьби з морем, „Томп“ увійшов на Константинопільський рейд в затишну каботажну бухту.

Так просто лаконічно занотовано в журналі 26 дів страшної боротьби з розлюченою стихією.

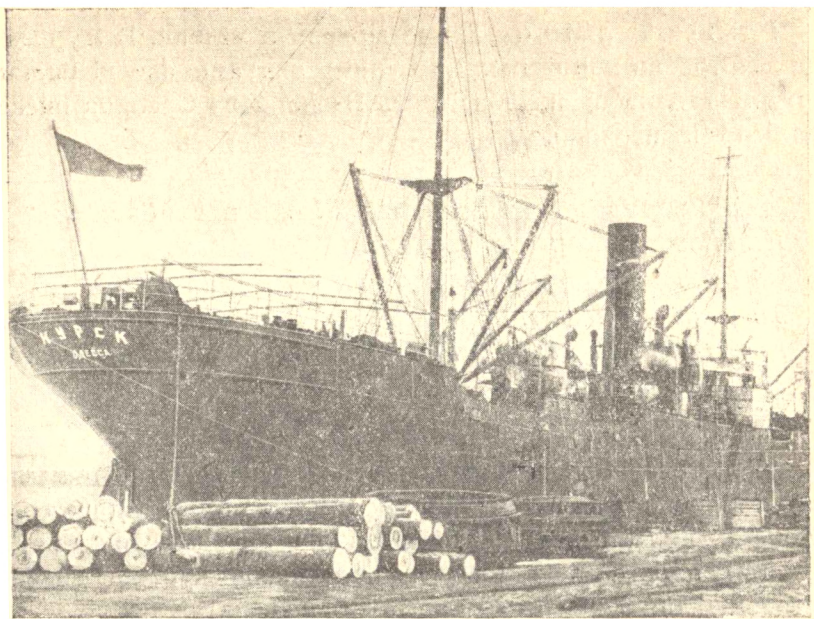
І тепер, проходячи Босфор, Кость Васильович довго дивиться вліво Анатолійського маяка і довго не зводить очей з лощинки та примітного каміння.

Це він подарував мені пожовклі сторінки вахтенного журналу.

— Коли б це інший пароплав, — згадуючи аварію, говорить Кость Васильович, а не „Томп“, — надвое тріснув би!

І дійсно, тільки непоказний „Томп“, обшитий увесь залізом, міг не розбитись на тому камінні.





За кілька днів „Курск“ мав знятися з Одеси у черговий Далекосхідний рейс.

## ЩАСЛИВИЙ КАПІТАН

За кілька днів перед тим, як „Курск“ мав знятися з Одеси в черговий Далекосхідний рейс, в залі Інтернаціонального клубу відбувся урочистий прощальний вечір.

На вечір запросили членів родин команди та моряків з усіх закордонних суден, що на той час стояли в одеському порту. Простора, височезна зала клубу вмщала багатолюдні інтернаціональні збори. Там були: росіяни, українці, євреї, турки, греки, німці, англійці, італійці, французи.

Чужоземні гості вражено спостерігали незвичайну для них картину: за столами, вкритими білосніжними скатерками і обтяженими вечерею, запросто сиділи капітани й помічники поруч матросів, старші механіки — поруч кочегарів.

Двоє італійців, що сиділи проти нас, аж шарілись, коли капітан Ковальчук гостинно припрошував їх вечеряти. Вони подякували, але до їжі торкались обережно, несмі-

ливо позираючи на капітана. Швидко з допомогою доньки, що розмовляла французькою мовою, капітан порозумівся з моряками. Я теж використав свій запас — щось із десятків фраз, що лишилися в мене після подорожі до Італії. Ми вели майже дружню й товариську розмову:

— Ви з італійського судна?

— Ні, з грецького.

— Як же це — італійці — з грецького? — дивувались ми.

— Бачите, в Італії зараз не завжди знайдеш роботу, а нам з товаришем пощастило найнятися на приватне грецьке судно, що спинилося в Італії.

Після доповіді представника Райкомводу, який побажав ударному пароплавові успішної плавби, почали роздавати нагороди кращим ударникам та винахідникам з екіпажу „Курска“. Несподівано закордонні моряки захвилювались і стали гуртуватись. Один з німецьких товаришів підійшов до президії і пошепки про щось повідомив голову зборів. Той, вислухавши, радісно закивав головою.

— Товариші! — звернувся він до зборів, — закордонні моряки просять слова.

Зала відгукнулась гучними оплесками.

На трибуну зійшов німецький товариш. Це був молодий русявий ротфронтовець. Говорив він із запалом.

— Рот фронт! Рот фронт! — відповідала зала товаришеві, коли він, збуджений зійшов з трибуни. Потім попросили слова італійці, далі англійці... Останнім був на трибуні високий, уже літній кочегар-грек.

— Нам забороняють ходити до ваших клубів. Нас за це карають, залякують. Але ми знаємо, товариші, що робимо, — сухо переказував перекладач слова схвильованого промовця.

Вже ніч несла вахту над верандами Інтерклубу, коли капітан Ковальчук промовляв своє слово у відповідь. Він сказав кілька дуже простих і скромних фраз, бо не вмів промовисто говорити і взагалі не любив многоводних промов, хоч і був моряком. Спочатку подякував за теплі проводи і, пообіцявши здійснити покладені завдання, подумав і після паузи додав:

— Багато хто з вас ніколи не бачили, як нас до революції виражали в плавбу. Благословляли нас молебнями,

напували горілкою і ми, одурманені, з важкими головами, йшли в далекі тяжкі рейси... Ви щасливі, що не знаєте таких проводів, а ми, — що позбулися їх... Ну, будьте здорові... — і капітан ще раз подякував за теплість та уважність зборів і запевнив, що його пароплав повернеться в Одесу з незганьбленим ударним вимпелом.

Капітан повертався до свого місця. Йому назустріч несподівано підвівся високий худорлявий кочегар-грек. Наблизившись, він простяг капітанові руку, і щось проказав гаряче й схвильовано. Згодом перекладач пояснив:

— Він каже, що вперше за все своє життя тисне руку капітанові.

Петро Іванович у відповідь міцно стис мозолясту, напружену вугіллям руку кочегара.

Тепла непроглядна ніч запнула острови Грецького архіпелагу. Лише вогні численних маяків освітлювали пароплавові шлях. Капітан зійшов з мостика і стомлено сів у крісло, охоче випроставши наморені ноги. В Егейському морі він годинами простояє на мостику, перший зустрічаючи вогні маяків. Міцний цейлонський чай відгонив утому і капітан, спочивши, якось згадав береги батьківщини.

— Ви тільки, Дмитровичу, дома моїм не кажіть, — жартуючи, застеріг Петро Іванович, — я на березі довго не можу бути, бо така нудьга іноді візьме... Я в морі тільки й відпочиваю. Звісно, десятимісячні рейси — не іграшка, але 10 місяців на суходолі я б не висидів. Слово честі, не хвалюсь, але мені на морі навіть під час шторму спокійніше. — А взагалі, я, мабуть, — щасливий капітан. Шторми і бурі завжди або попереду мого пароплава, або десь далеко позаду. Вірте, мало не 30 років плаваю, а от не можу сказати, щоб я потрапляв коли у справжній шторм.

Та нічого дивного в цьому й не було, бо щасливий капітан, сказати б, сам собі організував щастя: він, як ніхто, приятелював з різними приладами, що акуратно стежили за настроями атмосфери й моря. А коли й траплялося, що ці вартіві хибили, тоді власний досвід ставав на допомогу — він не зраджував.

Щождо „справжнього шторму“, то важко визначити, що саме під цим словом розуміє щасливий капітан, бо розбур-

хану океанську стихію, яка грається з пароплавом мов тріскою, і хвилями трощить палубні приміщення, він називає: „хорошою гойданиною...“

Капітан допив чай і, збираючися знову на мостик, зауважив:

— Як не кажіть, а в морі мені спокійніше...

Капітан не вихвалявся.

Я згадав, як минулого літа пароплав „Томп“ (де тоді капітаном був Петро Іванович) вантажився в Батумі. Це прекрасна ілюстрація берегового капітанського життя:

На палубі, за бортом трюма — вінегрет з людського гомону, галасу, реву автомобільних сирен, брязкоту й гуркоту лебідок.

Другий помічник, мокрий від поту, нервово поривається в усі сторони: перехиляється через борт, зазирає в трюми, лізе туди, знову вихоплюється. Рве голос:

— Обережно, обережно, не ламайте! Рівніше кладіть, кладіть рівніше! Не так! Чуєте, не так! Приганяйте щільніше!

Вивіз дерева з Батума за кордон — справа нова. Отже вантажники не мають ще навичок і досвіду, потрібних для вантаження дерева. Вони незграбно підносять штабелі дощок, невдало розкладають у трюмі, і поміж дошками рясніють прогалини. А це фактично є злочин, бо кожен квадратний вершок тоннажу коштує нам чимало валюти.

Якраз підвезли неймовірні щодо розміру штабелі. Тонесенькі й короткі коробочні дошки в'язали з величезними довгими. Прогалини ще загрозливіше вишкірилися поміж деревом.

Помічник уже хрипким голосом репетував:

— Стійте! Стійте!

З каюти на вигук вихопився капітан.

— Петре Івановичу, погляньте, що вони роблять!

Обличчя капітанове взялося плямами від обурення. Він збіг до трюму, перехилився, побачив прогалини й люто пересилив гамір:

— Виключити пару! Припиняю вантаження. Викликати агента! Складаю акт!

Замовкли лебідки, мертво застигли підойми. До капітана підбіг представник Закдержторгу.

— Ви не маєте права. Це примха!

— Не примха, а обов'язок. К бісу таке складання! Я мушу взяти три тисячі кубометрів, а так і третини не заберу. Це злочин! Нам кожен вершок валюти коштує! Ви розумієте, ва-л-ю-т-и!

— Але ж ми не можемо подавати вам однакового розміру. У нас ліс на трьох складах лежить, — виправдовувався службовець.

— Це мене не обходить. Ви про це мусіли завчасно подбати. Доки не будете подавати односортного дерева, жодна дошка не піде до трюму.

Службовець доводить, що це неможливо, що дерево не встигли посортувати.

Петро Іванович невблаганний:

— Викличемо агента, складемо акт, — до того вантаження припиняю.

Погроза дає бажані наслідки — дошки починають підвозити більш-менш однотипні, вантаження потроху налагоджується.

— І народ же, — згодом хитає головою капітан, витираючи спітніле чоло, — час уже привчитись вантажити. Жартуєте, хлопці, я вас привчу! У Новоросійську красаота, а не кладка. Не вмієте — випишіть людей звідти, хай повчать.

Аж геть увечері капітан згадав, що сьогодні не обідав. Буфетник, як виявилось, пішов у місто й капітанові довелося піти на берег вечеряти.

Він повернувся на пароплав рівно о 12. На палубі було порожньо. Спокій і тиша окутали пароплав. В просторих, ще незаповнених трюмах іскрилась електрика. Капітан дбайливо озирнувся, поглянув на годинник і гукнув:

— Вахтенний!

Ніхто не озвався.

— Вахтенний! — повторив капітан. Знову мовчанка. На освітлене лице капітанові впала турботна тінь. Він приклав свисток до рота й тишу роздер різкий, тривожний посвист.

За хвилину довідались, що на вахті немає нікого, а вахтенні, що мали охороняти трап пароплаву, спокійно сплять.

Обоє вони — молоді хлопці: один на прізвище Муха, другий — Чинов. Провина у них серйозна — заснули на варті, вірніше, один пішов з вахти, а другий не вийшов. Вахта ж була відповідальна — один сірник міг би за якусь чверть години спопелити пароплав.

Кара — звільнення. Кара — цілком заслужена.

Спершу звертають провину один на одного.

— Я ж будив тебе, казав: „На вахту, Чинов, іди“ — гаяряться Муха.

— Ти мене будив?! — дивується Чинов.

— Будив!

— Якби будив, я б на вахті стояв!

Вони довго сваряться і кінець-кінцем Муха спокійно зауважує:

— Послухай, один біс — обох наладять, піди скажи, що ти винен, то тебе одного тільки звільнять. Піди, дурню...

Чинов мовчки з хвилину роздумує, а потім прямує до капітана. За ним слідом Муха.

— Товариш, капітане... Муха мене будив... — починає він плутано. Капітан мовчки слухає Чинова і, зрозумівши, куди той хилить, припиняє:

— Цей номер не пройде. Добре, Муха, ти його будив, але яке ж ти мав право піти з вахти, не передавши її другому?

— Я ж його будив... — бурчить Муха. Чинов бачить, що справа не вигорає і враз ображається.

— Ти мене будив?!

Знову починається палкий діалог. Зрозумівши, що ніякі махінації не допоможуть, хлопці, лаючись, ідуть до старшого помічника по розрахунок.

Берегові дні вимагали подвоєної пильності й уваги.

Нарешті, трюми вщерть заповнені дошками. Їх починають запинати брезентом. Палуба вільна.

До верхівки щогли злітає відхідний прапор — темносине полотнище з білим квадратом у центрі.

Перший гудок. До капітана підбігає голова артілі вантажників і неспіливо заявляє:

— Товаришу капітане, у нас соцзмагання. Просимо, дай папірець, що ми працювали... добре.

В усіх неполадках, правду кажучи, найменш винні вантажники; у них просто немає досвіду, немає добрих керівників-фахівців.

Капітан хвилинку вагається, а потім пише папірця.

— Слухай, кацо, — згодом звертається він до грузина, подаючи довідку, — я отут пишу, що ви старанно, сумлінно працювали і я од команди приношу вам подяку, але пишу:

у вас немає ще досвіду і що так далі не можна. Треба, щоб у дальших вантаженнях вам видавали хоча б такі прості й потрібні речі, як обушки та ломи. Ти подаси цього папірця на виробничу нараду, добре?

— Хорошо, капітан, хорошо, — погоджується артільник.

— Бо скандал, держава збитки від цього терпить, розумієш?

— Понімаю, капітан, понімаю. Желаю хорошого, благодарю.

— Бувай.

Капітан і артільник по-дружньому тиснуть руки.

— Ось дивіться, скільки енергії витратили, — говорив згодом Петро Іванович, — але всежтаки недобрали п'ятсот кубометрів. Правда, і це досягнення, бо минулого разу вдвоє більше недобрали. А ви знаєте, недобір п'ятисот кубометрів визначає, що ми втрачаємо на цьому фрахті чотири тисячі золотих карбованців. Це ж лише ми!

Шість годин вечора. Знайоме:

— Віра якор!

Пароплав незграбно повертає ніс до моря.

Петро Іванович сторожко стежить за кожним рухом пароплава. Накази в нього тихі, але такі, що мимоволі подвоюють увагу й пильність.

— Повний хід!

Штурманський стажер рвучко сіпає держак телеграфу, але несподівано машина притишує хід. Капітан стурбовано озирється.

Очі його спиняються на циферблаті телеграфу. Лице пересмикує роздратовання. Він хутко підходить до апарата й стримано каже стажерові:

— Ви пробачте мені, але ви шляпа. Я ж вас просив „повний хід“, а ви дали „стоп“. Дивіться, як треба.

І спочатку його роль як капітана й керівника пароплава можна й недооцінити, бо вміє він якось триматися непомітно й надто просто. Але згодом я побачив, що він надзвичайно пильнує за судном, помічаючи найдрібніші хиби в роботі, недогляди, неохайність.

Коли налетіла злива, судно почало сіпати. Низька кременна постать капітана майнула білим кітелем спершу на кормі, а згодом на полубакові.

Незабаром він викликав старшого помічника, третього й боцмана і за докором застеріг:

— Хлопці, це ж ваша справа. Додаткові кінці дайте. Троси можуть лопнути, бачите, сіпає.

І, дійсно, на кормі ледве не тріснув кінець.

Свою погрозу скликати комісію, щоб зафіксувати всі хиби вантаження, капітан здійснив. Випадково я побачив копію акта.

— Невже таки склали?

— Звичайно, а ви ж як думали?— відповів здивовано Петро Іванович.— Ніяк не можна далі мовчати.

— Я й забув вам сказати, ще ж одна історійка трапилась,— зайшов до каюти Кость Васильович.— Вже перед, кінцем дивлюся, подають довжелезні дошки. Стій, гукаю жодної дошки не прийму.— Припинив вантаження, а згодом прибігає представник:— „Дуже дякую, каже, що затримали, ці дошки призначені для Південної Америки, а не для Італії“.

От була б історійка!

Минуло небагато часу, але роботи у Батумі не впізнаєш. Кожен пароплав навантажується чітко й безперебійно. Треба було мобілізувати енергію, непримиренність, нерви, щоб порт запрацював чіткими, соціалістичними темпами.

Доклав до цього й своїх сил „щасливий капітан“.

Один по одному зникали позаду зелені привабні острівці Малакської протоки, віддалялись береги Суматри—віддаль обертала їх на суцільну безову смугу. Протока ширшала й скоро мала вийти в океан.

Минала п'ята доба, як „Курск“ вийшов із Сінгапура на Перім. Ранок шостої доби наздогнав судно вже в океані. Листопадове тропічне сонце гріло незгірше травневого. Зрошені нічним туманом палуби швидко просохли й нагрілися.

Капітан зійшов з мостика і звично став тихо походжати в холодку своєї палуби, приклавши пальці до підборіддя—ознака, що Петро Іванович занурився в спогади й може не одгукнутись, навіть коли до нього хто й звернеться.

В прорізі трапа виринуло лице лікаря, але не як завжди—безтурботне, з усмішкою, а серйозне і навіть з виразом занепокоєння.





Зникали ряснозелені острівці  
Малакської протоки.

демії... Вчора боцман, сьогодні буфетник. Гострі болі в животі, часом корчі...

Лікар не докінчив. Лице капітанові пожовкло.

— Епідемія?! Яка?!

— Важко сказати... Ніяк не можу виявити збудника, але ясно—не дизентерія... Якесь дивне захворювання, я сам гублюся...

— Що ж робити?

Лікар безпорадно повів плечима:

— Але насамперед треба заборонити вживати сиру воду й подвоїти порцію вина...

Шановний Євген Григорович і в такий відповідальний момент лишився вірний своєму принципіві: він був завзятий друг „Червоного хреста та Червоного півмісяця“ й непримиренний ворог сирої води, завжди й скрізь, на всяких

— Петре Івановичу, я до вас. Можна? — проказав шанобливо до капітана. Той нічого не відповів, крокуючи в куток палуби, і тільки як повертав назад, побачив лікаря і стрепенувсь:  
— А-а-а, Євгене Григоровичу... Ви до мене? Прошу...

— Я мушу заявити, — почав обережно лікар, — що на судні не все гаразд...

Капітанову задуму ніби мусоном розвіяло.

— Що таке?

— Ознаки епі-

зборах свої виступи він неодмінно закінчував: „Отже, товариші, не пийте сирої води й записуйтеся до лав „Червоного хреста та Червоного півмісяця“! Тому його порада мало втішила капітана.

Назавтра невеличка амбулаторія не змогла вмістити нових хворих, а ті, що захворіли раніш, не мали вже змоги й підвестися з койок.

З кожною дниною невідома пошесть дужче налягала на команду „Курска“. На десятий день плавби, в Аравійському морі, пароплав перетворився на пливучий шпиталь. Не було каюти, де б не лежали хворі. Тим, яких не зборола хвороба, доводилося вистоювати по дві вахти поряд. — Їх не сьогодні — завтра звалить з ніг як не пошесть, то перетомта.

Капітан змарнів, хоч і не хворів; як ніколи, стежив він за приладами й думав, що він робитиме, коли шторм розхвилює океан?

17 листопада штурман Данченко, здаючи вечірню вахту, коротко занотував події дня:

***На путі Сінгапур—Перім. Аравійське море.***

*Захоріло 50% всієї команди. Частина палубної команди послано в розпорядження старшого механіка, бо з лав вибула більшість кочегарів.*

А на ранок другий вахтенний помічник, розпочинаючи запис одинадцятого дня плавби, вів далі тривожні нотатки:

*Через хворобу не вийшли на роботу: боцман Шовкопляс, старший стерновий Образенко; матроси: Григор'єв, Літінштейн, Симоненко, Сорокін, Портнов, Лях і тесляр Івершенко.*

*Матроси Шаталова та третього помічника капітана Данченка послано в кочегарку на місце ослаблих кочегарів.*



**Стрілка манометра уперто відхилялась від червоної риски шкали.**

В цей час Данченко і Шаталов, заюшені чорним потом докраю виснажені, удвох тримали пару в трьох казнах. Товариші ледве встигали закидати вугіллям топки, вони не мали часу й сили підворушувати вогняну масу, підламувати шлак і полум'я не гуготіло, як завжди в печах. Стрілка манометра уперто відхилялася від червоної риски шкали — пароплав порушував свій звичайний хід.

Двадцятого до стерна замість матросів стали помічники капітана. Сам капітан ні на годину не сходив з мостика, вистоюючи безперервну й беззмінну вахту командира судна.

Непокоїла страшна думка: ще день, і пароплав безпорадно спиниться серед океану... До Періма залишилося три дні ходу—за кілька годин пароплав мав увійти в Аденську затоку.

На капітанському мості стояла мертва тиша. Капітан, спершись на лікті, не зводив очей з горизонту. Так він простояв до півдня, вірніше до тої хвилини, коли нове лихо примусило похолонати серце.

Сонце було якраз в zenіті, коли на нижній палубі в повітря рвонувся шипучий струм пари. Палубу вмить оповило гарячим туманом і пароплав віддався на волю океанських течій—прорвало труби, що вели пару до стернової машинки.

На мостик вбїг вахтенний:

— Трубу прорвало! Спинили машину!

Капітан інстинктивно оглянув неосяжний простір і йому на хвильку відлягло від серця—вгорі ясніло тихе безхмарне небо, спадаючи до спокійної синяви океану.

**Капітан, зійшовши знову на мостик,  
удруге оглянув небо й океан.**



— Перейти на ручний штурвал! — сказав він вахтенному й той стрімголов помчав на корму передати команді наказ.

За хвилину із здоровенного, незграбного ручного штурвала зняли брезентову покрівлю і семитисячтонний „Курск“ мусів коритися знову людській руці.

Капітан, зійшовши знову на мостик, удруге оглянув небо й океан — до Періма ж один лише день!

Один день! Невже ж не пощастить?

І тільки вночі двадцять четвертого листопада, коли в пільмі блимнули й згасли білі вогні вхідних Перімських маяків, щасливий капітан відчув, як йому гостро занили ноги, обважніло тіло й голову скувала тяжка перевтома. Поруч вахтенний помічник записував до журналу коротко, сухо, безстрашно:

*24 листопада. Аденська затока.*

*23 год. 30 хв. Підійшли до порту. Лягли на створи вхідних білих маяків.*

*23 год. 50 хв. Прибув лоцман. Ідемо в порт Перім під керівництвом лоцмана і капітана.*

Це було зовсім недавно — у грудні минулого року...

Лютий норд-ост, як і завжди цієї пори року, штурмував Новоросійську бухту. Не всі пароплави наважувалися вийти з гавані. Розбурхане море злобливо кидало круті хвилі на хвильоріз, найдужчі буруни сягали навіть через бетон загати.

В гавані перестоювали десятки наших і закордонних суден. Серед них загальну увагу привертав бурий, шарпаний штормами й тайфунами пароплав-велетень. Це був уславлений „Трансбалт“, улюбленець моряків, журналістів, письменників, сценаристів і операторів; герой десятків оповідань, нарисів і фільмів.

Біла ватерлінія вгрузла у воду, отже трюми океанського вантажника були не порожні — невже і „Трансбалт“ боявся чорноморського норд-осту й перестоював у гавані, чекаючи на погоду? Ні. Пароплав чекав на нового капітана. Останні дні в чорноморських портах тільки й розмов було,

що про нового керівника „Трансбалта“. А дійсно, кому ж доручить Радторгфлот найпотужніше і найбільше судно?

На судні безупину точилися палкі розмови, дискусії, дебати. Вчора їх припинила коротенька телеграма... Дехто не відходив од трапа, щоб першим зустріти нового капітана. Капітан був недалечко. Он він вийшов з контори, підійшов до пристані, де стояли катери.

— Будь ласка, до „Трансбалта“, — сказав він, сідаючи в катер.

Моторист з цікавістю поглянув на низьку дебелу фігуру моряка і, чомусь радо усміхнувшись, запитав:

— Ви, мабуть, новий капітан „Трансбалта“?

— Так, — просто відповів той.

Катер помчав щасливого капітана до його пароплава.

Так, читачі, то наш щасливий капітан Петро Іванович Ковальчук.

Побажаймо ж йому славної і щасливої плавби!

## З М І С Т

Далекосхідний рейс _____	3
Комсомольська вахта _____	45
Шпіль _____	50
Штурман далекої плавби _____	63
Щасливий капітан _____	72

Бібліографічний опис цього видання вміщено в „Літопису Українського Друку“, „Картковому репертуарі“ та інших покажчиках Української Книжкової Палати.

---

Одобріт № 837. Уповн. головліта № 3704 від 25/VII-34 р. Замовлення № 1035. Тир. 10000. 5<sup>1</sup>/<sub>2</sub> арк. Літер в 1 друк. арк. 37200. Папір 62x94 <sup>1</sup>/<sub>16</sub>. Здано до друку 14-VIII-34 р. Підписано до друку 26-XI-34 р. Чергове видання № 127.

---

Друкарня ім. Леміна, Одеса, Пушкінська, № 18.



35 — 94

Ціна 1 крб.