

В • В Е Р Е В К И Н

# БОЛЬШОЙ КАБОТАЖ



ГОСУДАРСТВЕННОЕ  
ИЗДАТЕЛЬСТВО













Маршрут путешествия автора  
вокруг Азии.



БИБЛИОТЕКА ПУТЕШЕСТВИЙ И ПРИКЛЮЧЕНИЙ

---

ВЛАДИМИР ВЕРЕВКИН

# БОЛЬШОЙ КАБОТАЖ

ВОКРУГ АЗИИ  
ЛЕТОМ 1925 ГОДА

С РИСУНКАМИ ХУД. ДОБРОКЛОНСКОГО  
И СО МНОГИМИ ФОТОГРАФИЯМИ

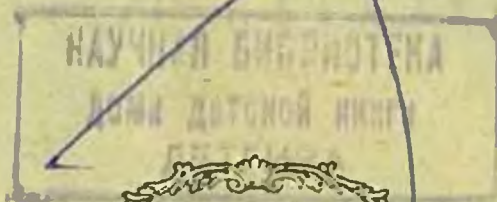
---

ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО  
МОСКВА 1926 ЛЕНИНГРАД



23216

1937-38 г.



672521 Кх - ред.

Российская государственная  
детская библиотека

Гиз № 15869

Ленинградский Гублит № 11013.

10 л. Тираж 10 000 экз.





## ДВА НОВЫХ КОЛУМБА

Кто сказал, что больше нечего открывать? Да, Индия, Америка, Африка, Северный полюс, — да, они открыты, но кто их открыл? Вы их открыли? Нет.

Если вы любите есть рубленые котлеты или питаться манной кашей с ложечки, то, конечно, вы предпочтете считать весь мир давно открытым и, скучая, будете говорить:

— Как тесно жить на белом свете! Все открыто. Вот были времена... О, если бы я жил в эпоху Колумба, то, даю слово, не он, а я бы открыл Америку...

Весной 1925 г. я подумал о том, что теперь говорю вам:

— Ты открыл Индию? Ты? — И я твердо установил тот факт, что я ее не открывал. Я продолжал с собой беседу на ту же тему и пришел к выводу — я не открыл Индию, но я открою и ее и другие страны. Открою новых людей, новое



небо, новые созвездия. Я сам посмотрю на «южный крест». <sup>1</sup>

Так мы (мы — это я и мой друг, художник Виктор — Рыбий Глаз) выбросили очередной лозунг своего дня:

«КАЖДЫЙ САМ СЕБЕ ХРИСТОФОР КОЛУМБ».

В зависимости от «орудий производства», от «экономики данного периода», как говорят в серьезных книгах, мы стали искать средства и пути к выполнению наших планов. Сначала мы робко, в мечтах плавали на парусных шхунах, но прогресс у нас шел гигантскими шагами, и через несколько дней мы уже открыли существование парохода «Трансбалт» (Совторгфлота) в 20 700 регистровых тонн. <sup>2</sup> В момент нашего открытия «Трансбалт» собирался делать именно то, что нужно было нам: он грузился кельсарии <sup>3</sup> во Владивосток и его путь до странности совпадал с нашим. Затем последовал еще ряд замечательных открытий. Мы открыли журналы, которые заинтересовались нашим намерением и официально взяли нас под свое покровительство, снабдив документами. Опять-таки, всякому овощу свое время. Во времена Колумба запасались оружием и побрякушками для товаро-

---

<sup>1</sup> Созвездие в южном полушарии.

<sup>2</sup> Тонна — 60 пуд.

<sup>3</sup> Фрахт — плата за перевоз товара на судне.



обмена с туземным населением, в наши времена более целесообразно иметь соответствующий документ и деньги.

«Ранее открытый» нами способ передвижения — железные дороги тоже имел большое значение в подготовляемой экспедиции. Многих вещей мы принципиально не взяли, несмотря на уговоры родных и знакомых. Мы не взяли подушек, одеял, пальто, лишних смен белья, простынь. Мы ограничились одним чемоданом (в него входило: три книги, подсвечник, мыло, трусики, купальный шлем) и корзинкой, скрывшей в своих объятиях американскую винтовку «Севедж» на случай встречи с неизвестными породами животных, патроны для нее, полотнища от палатки и холстину.

Единственное затруднение, которое требовало больших усилий с нашей стороны, — это современная денежная система.

Она как-то неудачно преломлялась, и в наши карманы попадало вовсе не столько, сколько требовалось нам для нормальных работ и подготовлений...

Но мы смотрели вперед окрыленные надеждой, не падали духом и... шут с ними, с денежными современными системами, если они вставляют палки в колеса «гениальных открытий».





Завершительным штрихом в сборах был маленький аппарат Герца «Тенакс». Мы с Виктором довольно точно распределили роли, и, если в будущем ему предстояло попасть в пасть крокодила, я должен был бы в самый критический момент щелкнуть затвором и навеки для человечества зафиксировать на пленке смерть отважного героя.

В прекрасное майское утро, в сопровождении наших друзей мы двинулись на автобусе № 2 к Брянскому вокзалу. Солнце не жалело золота. Улицы щедро рассыпали шум. Москва и не подозревала, что два великих путешественника, два Христофора Колумба отправлялись делать открытия.

## **НЕ ВЕРЬТЕ КАРТАМ ПРОШЛОГО СТОЛЕТИЯ!**

— А, там Константинополь! Рыбий Глаз, видишь? — Мы стояли на «дюковской»<sup>1</sup> лестнице против памятника Ришелье, в Одессе.

— Нет, что касается зрительного восприятия, то я действительно пасую перед тобой, но в географическом отношении ты, пожалуй, говоришь правду. Да. Константинополь там.

Рыбий Глаз кончил и воззрился туда же, куда смотрел и я.

---

<sup>1</sup> Герцогской. Дюк—герцог.



Внизу раскинулась огромная гавань Одесского порта. На рейде сверкали трубы зашедших в порт «иностранцев» (пароходов). Трубы и мачты подходили вплотную к городскому молу. На пристанях разгружались прибывшие из европейского рейса — «Камене́ц-Подольск» и «Тобольск». Готовился к отходу в очередной ближне-восточный рейс «Ильич» и грузился в дальнее плавание советский гигант «Трансбалт».

В раскинувшейся на несколько километров одесской гавани толпились фелюги,<sup>1</sup> шхуны,<sup>2</sup> лодки. В яхт-клубе кокетливо покачивались парусные яхты. В военной гавани на своих судах работали военморы. В западной части порта заканчивалась постройка огромных механических разгрузателей. Шныряли катера. Над судостроительным заводом имени Марти роился лес мачт и труб.

Я и мой друг Рыбий Глаз ждали, когда наш будущий пловучий «домик» отдаст концы (выйдет в море), а вместе с ним и мы скажем на несколько месяцев берегам Республики: «Прощай!».

«Трансбалт» был тем самым «домиком». У мола, внизу, рядом с пассажирской пристанью Совторгфлота и таможней, «Трансбалт» грузился рельсами и солью для Владивостока.

---

<sup>1</sup> Двухмачтовое судно, узкое и длинное.

<sup>2</sup> Парусное судно.



С момента нашего прибытия в Одессу до дня отхода в рейс «Трансбалта» оставалось ждать с неделю.



Одесса — прекрасный город. Широкие улицы, обсаженные зеленью, каменные многоэтажные постройки, полное отсутствие деревянных маленьких домов. Трамваи, авто и извозчики с лошадьми на «резиновом ходу».

У лошадей поверх подковы накладывается резиновая, толстая, сделанная из куска старой автомобильной шины, подметка.

Одесса — столица Черного моря. И экономическая, и культурная. В городе несколько высших учебных заведений, огромная публичная библиотека. Экономической столицей Одессу делает порт — главный, жизненный нерв города. Одесса связывает сетью железных дорог Украину и центральную Россию с рядом иностранных портов торгующих с нами стран. Главным предметом экспорта (вывоза) являются сельскохозяйственные продукты.

Ни в техническом оборудовании, ни в естественном удобстве гавани, ни в отношении внешнего благоустройства, — ни в чем Одесса не уступит лучшим европейским портовым городам.

Но когда в большом городе стоит тропическая жара, раскаляющая камни домов, мостовых



и тротуаров, когда на пляжах, правда, хороших, ласковых, бархатистых, песчаных пляжах, тонны человеческого мяса, то даже из европейского города хочется бежать, бежать и бежать...

Мы отправились в одесскую публичную библиотеку, извлекли пыльные томы карт Херсонской губернии, Одесского округа и Одесского уезда и старательно принялись за изыскание леса, речки или озера. Лес и пресная вода, во всяком случае, были для нас обязательны.

На одной из карт, вычерченной манерой старых честных чертежников-топографов, мы обнаружили озеро «Свинозерки», окруженное подозрительными завитушками и находящееся в нескольких километрах от ст. Еремеевка на магистрали Южной ж. д. линии Одесса — Киев. От Одессы означенная Еремеевка отстояла километров на сорок, а завитушки, в графе «условные знаки», отвечали на обозначение «лес лиственный с кустарником».

Рыбий Глаз старательно перечертил все в свой блок-нот. Мы увязали кое-какие вещи, к вечеру отправились на вокзал, а в девятом часу уехали с поездом № 3, взяв билеты до ст. Еремеевка.

На Еремеевку приехали в девять. Стемнело. Сопровождение участников похода, у железнодорожных щитов, единогласно решило заночевать на станции, костра не разводить и, по возможности, устроиться удобнее.



Щиты стояли на расстоянии 4 — 5 метров от полотна железной дороги. Стояли удобно, как ставят карточные домики, один к другому. Между ними оставалось достаточно места, и мы улеглись. Я — головой на северо-восток, Рыбий Глаз — на юго-запад.

Метрах в ста от станции нагло и резво лаял какой-то надоедливый, неугомонный пес.

Проснулись мы в пять часов и немедленно решили идти к озеру. Утро до девяти часов прохладно. На горизонте еще алела зорька, а над степью поднимался легкий туман. Поездов утром не было, поэтому станционные жители, у которых мы решили осведомиться насчет ближайшей дороги к Свинозеркам, не ответив на наш вопрос, провожали нас изумленным, недоумевающим взглядом, а один дед-пчеловод долго чесал затылок, пока собрался с духом сказать:

— Не знаем... Чтой-то и не слышать було об таком озере, да еще с лесочком. Может быть, на балке, во селе вам что и скажут, а мы не знаем...

Баба на селе за балкой, остановив напавших на нас свору злых, маленьких собачонок, перебрав до десятка окрестных названий, остановилась на Брилевке:

— Вот только Брилевка разве, тогда, хлопцы, ходите прямо, — и все тут...



Хлопцы пошли прямо. Шли долго. Солнце начало припекать и с каждой минутой жгло сильнее. По голым холмам и в голых выжженных ложбинах бегали маленькие пестрые суслики, да слетались в поисках червячков и букашек дикие голуби.

Между холмами тянулась выбоина, тянулась она почти от первой большой балки (оврага), по которой лежало село Донцово.

— Вот тут бежала когда-то речка, — меланхолично бросил Рыбий Глаз...

— Когда-то, — повторил я. — Может-быть, озеро тоже когда-то лежало.

Мы взглянули друг на друга, и нехорошее предчувствие появилось у каждого из нас. Уж очень вокруг жгло солнце, и чересчур голыми были выжженные кругом холмы.

После часового марша и неопределенных разговоров с встречным селянином о «гаке» (он нас уверял, что до Брилевки «верстов пять с гаком», а гак не измерялся, и, может, тоже «верстов пять») мы приблизились к луже, в которой плавали лапчатые гуси, по берегу лужи торчали чахлые, пыльные кустики и в конце ее высились каменные строения совхоза — Брилевки.

В то же утро мы вернулись в Одессу, получив вместо отдыха в тенистом лиственном лесу, на берегу трехкилометрового озера, непрерывных хлопот на восемнадцать часов. И еще мы полу-



чили хороший урок. Нельзя верить картам пятидесятих годов прошлого столетия.



Рельсы, лежавшие на пристани против «Трансбалта», быстро исчезали в трюмах<sup>1</sup> парохода и чем меньше оставалось груза на пристани, тем ближе становился час выхода в море.

Мы уже устроились в отведенном нам на третьей палубе спардэке (каюте по левому борту). По возвращении из неудачной экспедиции, мы застали в Одессе резко изменившуюся погоду. Подул холодный северный ветер, и пошел неприятный морозящий дождь. И, наконец, на самый ненавистный морякам день, на один из понедельников начала июня был назначен отход «Трансбалта» в далекий, трудный, дальневосточный рейс.

Накануне на борт судна прибыли практиканты — сорок студентов Одесского и Херсонского водных техникумов. С утра на борт началось паломничество провожающих. В двенадцать часов, после общего собрания в столовой машинного отделения на жилой палубе и напутственного слова руководителей профсоюза водников города Одессы, посторонние покинули судно.

---

<sup>1</sup> Пространство между самой нижней палубой судна и его дном.



Подняли трап,<sup>1</sup> и мы вышли в море. Было холодно и лил дождь.

Пароход Совторгфлота «Трансбалт» — самое большое торговое судно Республики. Длина его от носа до кормы 158 метров, мощность машин 4000 лошадиных сил, он однотрубный, на четыре котла.

Основной палубой «Трансбалта» была верхняя, между носом и трехэтажной надстройкой находилась фок-мачта с марсом,<sup>2</sup> баковое помещение, кубрики (каюты матросов) палубной команды, три трюма, стрелы (разгрузатели лебедок) и якоря. У носа помещался колокол, в который отбивали склянки<sup>3</sup> и около которого находился вахтенный матрос.

От надстройки к корме тоже шли трюмы, лебедки, стрелы, и у самой кормы помещалось управление рулем — рубка — рулевой машины. От верхней палубы шла надстройка. Первый этаж надстройки назывался твин-дэком. Тут находилась кают-компания, каюты механиков, доктора, электрика, председателя судового комитета, ванна, уборные, камбуз (кухня), помещение поваров, пекаря и служителей. Выше были каюты капитана и его четырех помощников, кан-

---

<sup>1</sup> Лестница.

<sup>2</sup> Площадка на верху мачты.

<sup>3</sup> Счет времени по условленным ударам колокола.



целярия, радио-рубка и ряд кают, предназначенных для пассажиров. Одну из таких кают предоставили нам.

Наконец надстройка завершалась верхней площадкой и мостиком капитана. На верхней площадке прикрепленные к гнездам стояли боты и моторная шлюпка, тут же была штурманская с картами и выше — капитанский мостик — компасы, штурвал,<sup>1</sup> рупоры, сигналы на нос, на корму и в машинное отделение.

Машинное отделение — сердце современного судна. На парусных судах капитан объединяет весь организм шипа,<sup>2</sup> на современных — он только мозг. Машинное отделение начиналось с твин-дэка, спускалось на жилую палубу, к помещениям кочегаров и машинистов и шло до самого дна парохода, так же, как и трюмы и бункера (помещения для угля).

В кочегарку вели узкие стальные трапы, все машинное отделение было изрезано стальными переходами и площадками. На верхний этаж надстройки оно выходило стеклянными люками (отверстия в виде круглых окон), через которые сверкало медными, начищенными частями.

В машинном отделении все покрылось жаркой, густой, жирной влагой. Стояла высокая темпе-

---

<sup>1</sup> Колесо, при помощи которого приводится в движение руль.

<sup>2</sup> Корабля.



ратура и слышались удары четко работающих цилиндров.

К носу парохода, по обоим бортам судна у наружных стальных обшивок, тянулись узкие длинные коридоры. В стальной широкой трубе, охваченной рядом звеньев — сальников — шел наружудвигающий пароход винт, приводимый в движение машиной, и, наконец, в кочегарке работали на четырех котлах, у обжигающих сухим жаром топок, кочегары первого и второго классов.

### КОГДА ГОВОРЯТ ЗАЙЦЫ.

Перед отходом «Трансбалта», за несколько дней, на пароход потянулись вереницы школьников I и II ступени. Они бегали по судну, осматривали машинное отделение, непременно бывали на мостике капитана и осторожно заглядывали в камбуз, где толстый кок<sup>1</sup> расправлялся с мясной тушей.

Были такие любознательные молодые люди, что ходили по несколько раз, пристраиваясь то к одной, то к другой экскурсии. Такие любознательные мальчики с особенным вниманием слушали пояснение вахтенного (дежурного) практиканта.

<sup>1</sup> Повар.

<sup>2</sup> Большой кабоган.

642521  
Российская государственная  
детская библиотека

ФУНДАМЕНТАЛЬНАЯ БИБЛИОТЕКА



По выходе в море, на стоянке, проходивший около угольных ям кочегар нашел угрюмо настроенного бесплатного пассажира, лет шестнадцати, вылезшего из угольной берлоги подышать чистым воздухом, другого зайчонка извлекли из тех же мест двумя часами позже. И, наконец, в открытом море появился на свет еще один заячий выводок.

Первый из зайчат — мальчуган тринадцати лет — явился сам и предложил свои услуги на кухне дневальному. Он рассказал, что решил уехать к своему дяде во Владивосток, и что в Одессе у него нет родных и он там не мог больше жить.

Ильюша понравился команде, и было решено его оставить на борту. Он немедленно взялся за исполнение своих обязанностей помощника дневального.

Будучи уже в море, утром следующего дня, секретарь комсомольской ячейки Мишка Фен, после вахты, шел в баню. Баня кочегаров находится на жилой палубе, и от кубрика, где жил Фен, дорога к ней шла мимо люков бункера.

Мишка Фен шел голый, с мочалкой, мылом и полотенцем в руках; кусок мыла выскользнул у него из руки на голый живот, когда он увидел парня лет двадцати с двумя бутылками, направлявшегося к ванне.



— Э... Ты это собственно кто будешь? — остановил его Фен.

— Я... Я, мы — свой парень...

— То-есть как это свой, что за свои такие? — настаивал Фен. «Нет, парень брешет, — думал он про себя, — не из практикантов он». И, резко повернувшись к нему, крикнул:

— Стой, говори — кто ты есть?..

Парень остановился и замер, раскинув коромыслом руки с бутылками. Замер, и пока Фен оглядывал его выпачканное в угле лицо, что-то соображал, попытался улыбнуться, но улыбка превратилась в грязную гримасу, такую же грязную, как и фраза после:

— Не говори, мы тебе заплатим...

— Кто это мы? А ну, води к вашим!

Парень спохватился, но было уже поздно. Мишка Фен заставил его идти к месту, где они спрятались. В глубине ближайшей угольной ямы мелькнули чьи-то глаза и слабый свет электрического карманного фонарика.

Мишка Фен извлек на верхнюю палубу, а потом и дальше к штурманской на боодэк (верхнюю площадку), двух зайцев, на этот раз зlostных, матерых зайцев. У них имелся запас булок, пищи, не хватало только воды... Два зайца, два брата, два одессита решили проехать в Шанхай. С экскурсиями они несколько раз проникали на пароход, перетаскивали запасы



продуктов и за ночь до отхода переселились сами.

— Мы, — говорил развязно старший из них, — хотели выйти после Константинополя. Ясно, что в английских портах вы нас не сдали бы...

Вообще к зайцам команда относилась довольно добродушно, но к этой последней партии шанхайских зайцев отношение было хуже, и команда была права. Попытка подкупить моряка глубоко оскорбила всех.

— Ничего, вот теперь посидят в Допре,<sup>1</sup> — говорили матросы.



Дикий холод. В помещениях твиндэка и спардэка (надстроек) невозможно было ходить без теплой куртки или свитера. Свинцовые тучи загромоздили небо, волны вздувались, ветер замораживал. Июнь ли сейчас? Старший помощник капитана отдал распоряжение пустить пар в трубы.

Справа, по борту тянулись румынские берега. «Трансбалт» брал влево — к юго-востоку. Наш курс лежал прямо на Константинополь.

Практиканты, Рыбий Глаз, команда, администрация, словом все, даже кошки, коровы, поросята и куры, тоже отправившиеся в путешествие

---

<sup>1</sup> Тюрьма.



вместе с нами, нахохлились и предпочитали не покидать уютных насиженных мест.

В кают-компании сходились пять раз. Утром, в семь — чай. В одиннадцать — обед. В два — чай, в пять — ужин и в семь — последний чай. В смысле понятия о времени перешли на склянки. Склянки на судах отбиваются по следующему счету. Раньше отбивали получасовые, но теперь бьют сразу два удара, что равняется часу. Сутки разделены на кварталы по четыре часа в каждой. В час бьется одна склянка, в два — две, в три — три, в четыре — четыре, дальше в пять — одна, в шесть — две и так далее. Когда привыкаешь, то очень удобно. Склянки бьются на больших пароходах в двух местах на боодэке и на мостике у носа. Команда все время в курсе времени, и гулкие удары колокола напоминают об очередных обязанностях, главным образом, о вахтах.

Черное море промелькнуло совсем незаметно — день, ночь, еще день. До Константинополя от Одессы 36 часов хода, если считать час за 12 узлов (узел — миля, миля —  $1\frac{3}{4}$  версты).

Приглядываясь к окружающим новым людям, новым вещам, непривычной, настоящей морской обстановке, не заметили, как прошли холодные неприветливые 36 часов.

К полуночи, со вторника на среду, заметили маячные огни турецких берегов.



## ГОРОД, ГДЕ МЕНЯЮТ ДЕНЬГИ

Вот и Турция. Вот знаменитый Босфор, золотые ворота, преддверье Средиземного моря. Мы прошли первые береговые маяки, оставили позади бурливые волны Черного моря и вошли в тихие воды Босфора. Зеркальная гладь отражала узкий серебристый рог луны и оторвавшиеся от туч бурые облака. На берегу сверкали огни, доносился лай собак.

«Трансбалт», спокойно разрезая гладкую поверхность, скользил дальше к Золотому Рогу. По обоим берегам Босфора освещенные призрачным светом луны тянулись нескончаемые дворцы с мраморными террасами, о ступеньки которых плескались волны пролива, виллы, оплетенные густой зеленью и цветами. Выше тянулись укрепления, орудийные платформы. Высокие старинные башни времен Византии, заплесневелые, покрытые задумчивой тайной веков, — молчаливо пропускали нас вперед.

У берегов толкались фелюги, кое-где одиночными звездочками сверкали пловучие маяки — огни рыбаков.

Войдя в середину пролива, мы отдали якорь.

Рано утром, в среду, на чистеньком катере под красным флагом с полумесяцем и звездой к нам на борт явился лоцман в кургузой морской фуражке без козырька, представитель констан-



тинопольского агентства Совторгфлота и агент шипшандера<sup>1</sup> — высокий, тонкий турок в синем костюме и феске.

В Европе на Балканском полуострове Турция занимает небольшую, но имеющую огромное для нее значение территорию. Турция владеет знаменитым Босфором и не менее знаменитыми Дарданеллами, которые дают ключ к Средиземному морю с юга и к Черному — с севера. Тот, кто владеет Босфором, может при очень небольших силах запереть пролив.

В свое время Турция была сильной морской державой и владела огромной территорией на ближнем востоке. Аравия и Египет принадлежали ей.

Теперь у Турции осталась Малая Азия и кусочек земли в Европе. Турция — малокультурная, крестьянская страна. У турок совершенно нет собственного производства, фабрично-заводских продуктов. Все техническое оборудование, всевозможные машины, сельскохозяйственные орудия доставляются, главным образом, Германией, Франция господствует на шелковом и парфюмерном рынках.

Между Англией и Францией непрерывно идет борьба за политическое влияние в Турции.

---

<sup>1</sup> Шипшандер — торговец — снабжающий суда — всевозможными товарами.



В Малой Азии богатые залежи нефти. Малая Азия — хороший, емкий рынок для товаров. И, наконец, Малая Азия — сухопутная дорога из Европы в Индию, а англичане хотят владеть всеми путями, ведущими в сокровищницу колоний Британии.

В Турции — народное правительство, возглавляемое национальным героем Кемаль-Пашей. Столица Турции находится в центре страны, на Мало-Азиатском полуострове в городе Ангоре.

Турция дает на рынки табак, фрукты, вино, рыбу, турецкую парфюмерию, восточные сладости, ковры, фески. Ввозит — машины, автомобили, сельскохозяйственные орудия и продукты сельского хозяйства.

Поставщиком последних являемся, главным образом, мы. Поэтому Турция поставлена по отношению к нам в значительную зависимость.

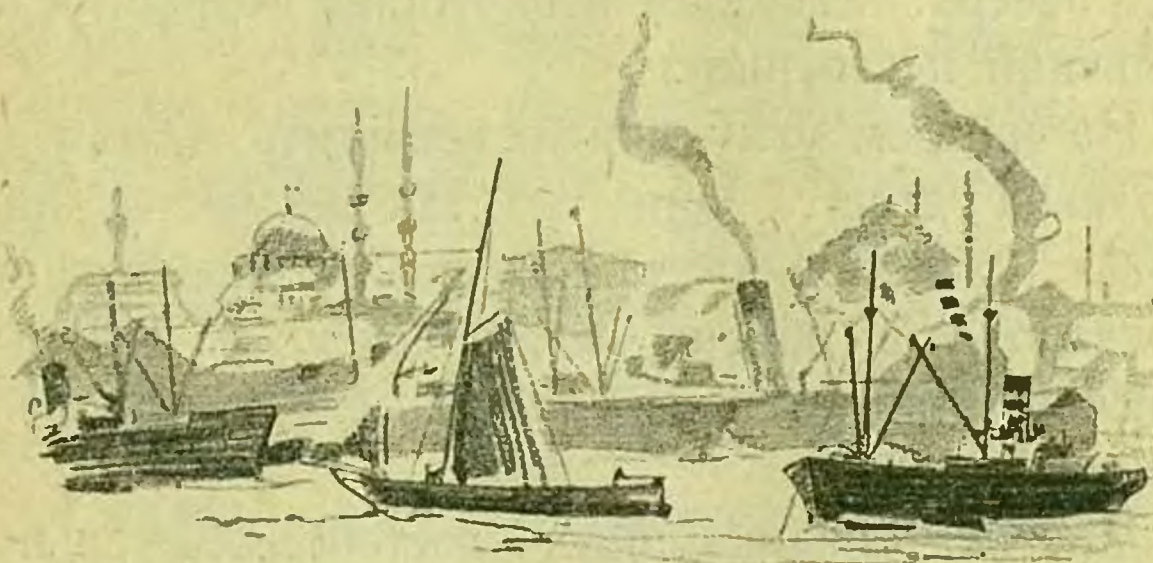
Нас поставили на центральное место против Золотой порты. На рейде стояли суда всевозможных национальностей. По заливу бегали «шайтаны», иначе морские трамваи, поддерживающие сообщение со Скутари (город на Мало-Азиатском полуострове) и по всему Босфору. По европейской стороне Босфора ходил и настоящий трамвай. Существовало также очень дешевое автомобильное сообщение.

На рейд из города смотрели громадные рекламы концерна «Стиннеса», французских



пароходных линий, английских, голландских. К борту «Трансбалта» подплыли лодочники на легких шлюпках. С рейда в город брали 10 пиастров (12 коп.).

В Константинополе до миллиона жителей. Город делится на три основных части. Галата — торговый район, Пера — европейские кварталы



Золотая Порты, Стамбул.

и Стамбул — турецкий старинный город. В Стамбуле находится достопримечательность Константинополя — знаменитая мечеть Ая-София.

Жизнь в городе бьет бешеным потоком. По узким улицам Галаты, Стамбула, Пера безудержной лавиной мчатся авто, трамваи, люди. Между прочим, трамвай в Константинополе — первого, второго и третьего классов.

Банки, рестораны, кафе, магазины, меняльные лавки, газетчики. Цены на товары поражают своей дешевизной. Константинополь —



один из самых дешовых портов мира. Конкурирующие фирмы, желая захватить рынки, снижают цены на свои товары и продают их много ниже номинала<sup>1</sup> и часто себе в убыток.

В стране — беззастенчивая эксплуатация рабочих рук. В бесчисленных лавках, портновских мастерских работают с раннего утра и до позднего вечера. Работают неокрепшие подростки — мальчики и девушки.

На каждом углу можно встретить менялу — продавца денег. Они тут так же часты, как тумбы. Постоянно прибывающие иностранцы нуждаются в обмене своих денег, и менялы, конечно, стараются не упустить случая «заработать».

Многих традиционных достопримечательностей, без которых Константинополь как-то даже неловко и представлять, не осталось. Вымерли нищие в Стамбуле, исчезли стаи бездомных, голодных, ободранных собак и, наконец, не видно белых эмигрантов.

Нищие в Стамбуле, очевидно, решили, что торговать выгоднее, чем попрошайничать. Собак немцы еще во время войны вывезли на один из пустынных островков Мраморного моря, где и уничтожили, отправив к себе в Германию собачьи шкуры.

---

<sup>1</sup> Назначенная цена.



Белые эмигранты эвакуировались кто куда: в Южную Америку, Африку, Индонезию, Австралию. Те, что остались, служат в ресторанах, тайной полиции, или торгуют сигарами и билетиками, теми самыми билетиками со счастьем, которыми торгуют бродячие итальянцы с попугаями или белыми мышами.

Константинополь является также центром турецкой военной партии. Тут сосредоточены кадетские корпуса, морское военное училище. Отряды турецких скаутов. По улицам мелькают офицеры, солдаты, кадеты. Дня за два до нашего прихода было арестовано 60 заговорщиков военных, подготовлявших монархический переворот — восстановление султаната.

Я зашел в один из магазинов рабочего платья на Большой Галатской улице. Турок в феске и мальчик долго торговались со мной и моим другом, примеряли, показывали, уговаривали. К концу наших переговоров в лавку вошел юноша лет двадцати в новенькой военной форме. Он вежливо салютовал нам, потом подошел к вешалке, аккуратно снял свой военный мундир, повесил его на гвоздь, похлопал по плечу мальчугана и... встав за прилавок, тоже принялся уговаривать нас взять именно тот вот, а не этот костюм.

Так в свободное от занятий время турецкие военные занимаются торговлей под кровлей



своих лавок и магазинов, — в некотором роде «работают у станка».

В узеньких улочках Галаты и в Пера, в часы, когда кончаются занятия в школах, из них идут домой дети в пестрых школьных шапочках.

Средняя школа тут построена по англо-американскому типу и большая часть принадлежит англичанам, американцам или французам. Национальных школ немного. Они находятся в Стамбуле и в Скутари, по ту сторону пролива.

В середине Пера, в лучшем здании Константинополя, помещается наше консульство.<sup>1</sup> При доме большой сад-парк. Служащие полпредства живут обособленной жизнью. Здесь своя школа для детей, свой пионерский отряд, партячейка, комсомольцы и местком.

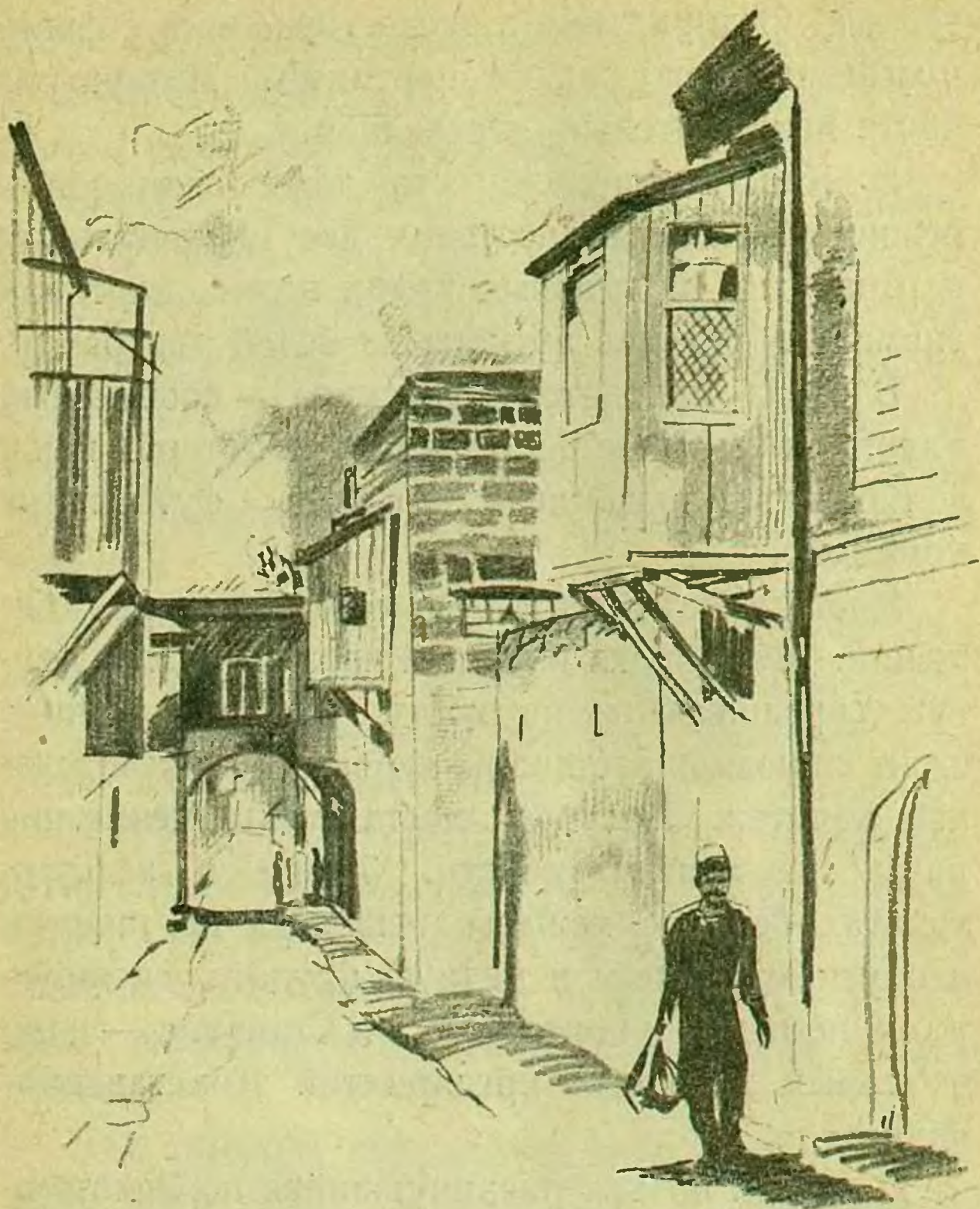
Экипаж каждого прибывающего в Золотой Рог советского судна находит в полпредстве теплый прием и получает необходимые справки и, если нужно, помощь.

С длинной, нарядной Пера с ее многоэтажными домами, зеркальными витринами больших магазинов, трамваи и авто бегут вниз к мосту в Стамбуле. Уже на мосту к европейски одетой толпе примешивается больше национальных костюмов, и встречаются турчанки под густой, непроницаемой для взгляда, чадрой.

---

<sup>1</sup> Полпредство — в столице Турции в городе Ангоре.





Улица в Стамбуле.

В Стамбуле помещаются общественные и правительственные учреждения Константинополя, редакции газет, книжные магазины. Газеты исключительно буржуазные, субсидируемые тор-



говыми предприятиями, тесно связанные с французскими буржуазными партиями. Литература почти исключительно переводная.

В Константинополе есть даже один кино-режиссер, который поставил две национальных картины, но на главных ролях в этих картинах снимались русские артисты из белой эмиграции.

В Пера находится «Таксима» — спортивный клуб Константинополя, стадион, на котором наши футболисты разбили турецкие футбольные команды.

Мост через Стамбул — место бешеного движения. Все дороги из одной части города в другую скрещиваются на мосту. С обоих концов стоит сплошная застава из турок в фесках и зеленых халатах. По углам моста будки, меняющие лиры<sup>1</sup> на мелкую монету. Турки в зеленых халатах берут с каждого пешехода по пиастру и опускают монету в медную кружку, висящую у них на ремне у пояса. Мост в Стамбуле — одно из самых доходных предприятий Константинополя.

И днем и ночью, раскинувшийся по Золотому Рогу, город необычайно красив. Спокойная гладь моря днем отражает голубое небо и яркое солнце. Стройные минареты пестреют над городом. В узких улочках, где один выучный осел не оста-

---

<sup>1</sup> Турецкая монета, равна приблизительно 40 копейкам.



вляет места для прохода другому, лепятся трехэтажные домики в полтора метра ширины, с балконом, нависшим над мостовой.

Скутари — старый турецкий город напоминает Стамбул, но только Стамбул турецкий. В Скутари уже нет трамваев и авто. Там ослы вне конкуренции. На крытых базарах Скутари и Стамбула нависла ленивая тишина, и торговцы турки дремлют у своих товаров, попивая черный кофе и посасывая длинные трубки булькающего кальяна.

К заходу солнца на минаретах появляются муэззины,<sup>1</sup> и по узким улочкам разносится заунывный, назойливый призыв к молитве:

— Алла... Алла... Алла...

Старо-турки спешат со своими ковриками в мечеть или, разложив их на крыше домов, встают на колени лицом к востоку и долго кланяются, выпрашивая у Аллаха через Магомета, пророка его, милости и успеха своим делам.

Над городом спускалась ночь. Черно-синее небо опоясывало Золотой Рог и два города. Серебристый рог луны и звезды смотрелись в зеркало залива. Тонкой полоской в Мраморном море лежали Принцевы острова. По заливу, горя огнями, носились морские трамваи.

---

<sup>1</sup> У мусульман служитель при мечети.



В европейских кварталах начиналась жизнь ночного города. Зажигались огни кино, дансингов,<sup>1</sup> ресторанов. На улицу высыпала праздная публика.

К Босфору неслись стаи наемных автомобилей с туристами, жаждущими впечатлений, и моряками, отдыхающими от тяжелых вахт.

### **НУЖНЫ ЛИ ВЫВЕСКИ ОСТРОВАМ?**

Когда мы проходили Мраморное море или Мармара, я долго и тщетно искал на воде чего-нибудь напоминающего мрамор. Иногда маленькие волны ударялись друг о друга и пенистые белые гребешки расползались тоненькими жилками... Мрамор... Да, при известной фантазии можно было признать, что это и напоминает мрамор. Правда, в Мраморном море есть островки, богатые мрамором.

За Мраморным шли Дарданеллы — такой же узкий пролив, как и Босфор, но с более низкими берегами, и незастроенный вилами, дворцами и старинными башнями. Вначале пролива на европейской стороне зеленел городок Галлиполи, известный своим оливковым<sup>2</sup> маслом. Опять Малая Азия почти вплотную подошла к Европе.

---

<sup>1</sup> Помещение, где собираются для танцев.

<sup>2</sup> Оливковое масло добывается из дерева оливы.



По обеим сторонам пролива приютились укрепления, маяки и мелкие деревушки.

И, наконец, мы вышли в Эгейское море.

Для меня Эгейское море существовало как географическое название. Теперь я взял его на-ощупь, но как ни старался найти разницу между Мраморным, Черным и Эгейским — я находил только одно сходство.

В Эгейское море, как я выяснил, усевшись в штурманской за лоцию<sup>1</sup> и рейсовую карту, выходят берега Турции, Юго-Славии и Греции. Кроме того, по Эгейскому морю разбросан Греческий архипелаг. Много, много островков, на самых крупных из них живут люди. Два острова — Родос и Кадис открывали дорогу в Средиземное море.

Штурманы — народ хитрый, увидят кусочек земли, посмотрят на солнце, на карту, на компас и скажут, как он называется, но все же было бы лучше на каждом острове сделать соответствующую вывеску. Тогда бы и ошибок не было. Вот, например: «О с т р о в С к и р о с — Г р е ц и я, Э г е й с к о е м о р е, ж и т е л е й с т о л ь к о - т о, з а н я т и е т а к о е - т о». Как у автобусов на остановке «№ 5 — б. Новодевичий монастырь — Савеловский вокзал». Все ясно. Или как на пограничной станции на

---

<sup>1</sup> Описание морей и их побережий.



Урале — столб и вывеска. На одной стороне Европа, на другой Азия.

Я и Рыбий Глаз слонялись с биноклями по верхним палубам парохода, преимущественно по спардэку и боодеку и старались насквозь проглядеть вырославшие из тумана острова.

Каждый остров или островок возвышался над уровнем моря высокой, каменной грядой. На склонах лепились домики, посеы, сады и виноградники. Жители островов — греческие и турецкие крестьяне, в пестрых, ярких костюмах, работали на склонах гор у посеов, в виноградниках или взбирались на кручи со стадом коз.

По Эгейскому морю ходит очень много судов. И как на станциях железной дороги или в деревне, лежащей у железнодорожного полотна, толпы крестьян приветливо махали платками судам, проходящим у берегов, а ребята бросали вдогонку плоские камешки.

В морские бинокли были видны мельчайшие подробности в дворовых строениях. Тощие собаки бегали по узким тропкам. Из жителей гор видны были женщины, в цветистых платках, лихо вздернутых на макушку головы, с опущенными вниз концами.

Тут каждая пядь земли с трудом отвоеывается от камня, оползней и ветра, и при самых тяжелых условиях жителям удается выращивать сложные культуры табака, роз и винограда.



На каждом острове белый каменный маяк, ночью отбрасывающий золотые снопы своих огней. По Эгейскому морю очень трудно пробираться. Много подводных камней и островков. Карта моря пестрит точками, как засиженная мухами олеография на стенке комнаты, в гостинице уездного городка.

Мы прошли мимо Спорадских островов, держась курса к западу от острова Родоса и к востоку от Крита по 27 параллели, взяв в траверс<sup>1</sup> большой остров Карпатос. Солнышко пригревало всю, развернувшись на синем безоблачном небе.



Бесконечный синий простор... Голубое небо опрокинулось нежным фарфоровым куполом, края горизонта — неба и моря — сливаются в правильном кругу. Легкий южный ветер рябил поверхность. У винта бурлила вода, пароход пенил воду, за кормой оставался широкий, выглаженный след и был замечен малейший поворот штурвала. Если у штурвала стоял опытный рулевой с крепкой рукой и наметанным глазом, то дорожка бежала прямая, при плохом неопытном рулевом — дорога шла зигзагами, делала ненужные повороты, уклонялась в сторону, тогда вахтенные штурмана говорили:

---

<sup>1</sup> В перпендикуляр, на прямую линию.



— Пишет вензеля...

Температура подымалась. Дело шло к сорока градусам. Экипаж понемногу облегчал свой туалет. Пройдя Дарданеллы, почти все сняли рубашки и надели майки. В рубашках ходили только люди почтенные по комплекции или по занимаемому положению.

Практиканты перешли на трусики. Я тоже. Рыбий Глаз вел себя значительно серьезнее и выдерживал марку, щеголяя в синей робе.<sup>1</sup> Из кают и кубриков население выселилось на палубы. Предстоял трехдневный переход. Жизнь на борту начала после первого заграничного «берега» входить в нормальную колею.

Около камбуза, на доске объявлений, и в красном уголке, внизу, на жилой палубе, появилось расписание занятий в кружках, календарный план: культкомиссии, партийной и комсомольской ячеек.

Начал функционировать кружок истории партии, 1 и 2 категорий комсомольские кружки, английского языка, радио-кружок и другие. Потянулись за книжками в библиотеку. На спардэке и верхней палубе в свободное от вахт время «запоем» играли в шахматы, шашки, домино. Много читали.

---

<sup>1</sup> Рабочее платье.



Я всему предпочитал послеобеденное время, вытаскивал на боодек полотнище, укладывался на него и усиленно загорал. Солнце растапливало энергию, мысли и вар, которым были просмолены доски на палубе, не хотелось ничего делать, ни о чем думать... Но после двух — трех часов такого лежания я вскакивал, отрывал прилипшее к палубе и вару полотнище и мчался вниз под холодный душ.

Ежедневно радисты принимали радио-газету, посылаемую одесской радио-станцией. Каждый номер встречался радостным оживлением, запятая в фразе — и та напоминала родные берега. Кроме радио-газеты, мы готовили большой номер стенной газеты. Я обрабатывал материал «стенкоров», а Виктор готовил рисунки и заголовки.

С командой и администрацией сразу установились теплые, дружеские отношения. Капитан очень редко спускался в кают-компанию, с ним мы встречались на боодеке, у штурманской. «Дед», как звали его, мужчина солидной комплекции, посасывал трубку или сигареты и проводил дни на скамейке, у помещения сигнальной, под мостиком, смотря вперед, по носу судна. Его длинные хохлацкие усы опускались вниз, оставляя открытыми очертания добродушного рта.

Первый помощник капитана, пожалуй, больше походил на того, кого обычно называют «морским волком». Капитан как-то мало напоминал моряка,



а старший, Иван Семенович, бритый, плотный толстяк с неистощимым запасом сигарет и забавных историй, которые он рассказывал без тени юмора на лице, был восхитителен.

На нем лежали самые хлопотные дела — административно-хозяйственная часть и, кроме того, конечно, обычные две вахты в сутки.

Он всегда, везде был во-время и еще находил время устраивать веселые шутки. Обычно он «разыгрывал» всех поочередно. Особенно часто доставалось доктору, тоже добродушному толстяку, проводившему время, за отсутствием на пароходе больных, в чтении книг и за преферансом.

Шеф машинного отделения, старший механик, тоже вне всякого сомнения, был «морским волком». Он избороздил весь мир, плавал на ледоколе «Ермак» с адмиралом Макаровым, провел русско-японскую кампанию, много знал, видел, пережил, и когда за ужином в кают-компании подавали рагу, то густой бас его массивной мужественной фигуры покрывал стол боевым кличем:

— Рагу!..

Его помощник, второй механик, добродушный парень с любимой поговоркой: «я извиняюсь» и словечком «охолаживать», употребляемым им вместо слов есть, кушать...

Третий — желчный старик, плавающий больше лет, чем живем мы с вами, и, наконец,



четвертый — ничем не выдающееся, скромное существо.

Руководитель практикантов, преподаватель Херсонского водного техникума, латыш с солидным брюшком и громким голосом — Иван Иванович или «Иоган Матыльда», как называла его кают-компания.

Кают-компанию дополняли два радиста: старший, похожий на индусского правительственного чиновника, стопроцентный украинец по происхождению, и младший. Наконец, мы двое: я и художник Виктор — мой друг и спутник.

Команда состояла из самого разнообразного элемента. Всего экипажа на борту «Трансбалта», если не считать практикантов (40 человек), было восемьдесят: 12 — палубная команда, 8 — администрации и шестьдесят — машинная команда: машинисты и кочегары.

Кочегары 2 класса, смазчики и «броневики» были почти все комсомольцами. Они и несколько из палубных составляли комсомольскую ячейку. Особенно хороши были два паренька — секретарь Мишка Фен и экономправ — Васька Шевченко, один сибиряк, другой одессит, оба — кочегары 2 класса. Вася по образованию был механиком и «плавал стаж».

Кочегары 1 класса и машинисты плавали по несколько лет, а то можно насчитать и даже по десятку. Они побывали на всех судах, во всех



странах. Прошли огонь, воду и медные трубы. Большинство из них вернулось в Советскую Россию после Февральской Революции.

Тело таких бывалых людей было разукрашено всевозможными татуировками, шрамами, рубцами. Они привыкли к морю. Многие пробовали бросать, уйти на береговую работу, но море звало к себе, они «снимались с якоря» и опять шли навстречу бурям в тяжелые изнурительные вахты.

Самая тяжелая работа на судне — работа в кочегарке. Тут приходится орудовать ломиками в полтора пуда (около 24 килограммов) весом, в топках, из которых пышет сухой жар на 90°.

— Сейчас что, пустяки! — говорил мне Мишка Фен. — Вот приходи к нам на вахту в Красном, тогда увидишь...

В Красном... Да, в Красном море, где с берегов дуют раскаленные ветры, где жара доходит до 60°. В Красном море мы пересечем тропики... А в синей-синей воде Средиземного моря, такого ласкового и славного, играли дельфины.

## **АНГЛИЧАНЕ В ЕГИПТЕ ИЛИ ЕГИПЕТ У АНГЛИЧАН**

Порт-Саид появился неожиданно и эффектно «Трансбалт» шел курсом на зюд,<sup>1</sup> делая по две

---

<sup>1</sup> Юг.



надцати узлов в час. Вода потеряла свой чистый синий цвет блеска, окрашиваясь в зеленовато-молочный цвет. Появились чайки — предвестники земли. По носу парохода справа и слева резвились дельфины. Они выскакивали высоко из воды, пролетали три — четыре метра по воздуху, сверкая серебристым телом в золоте солнечных лучей, и опять исчезали под водой. Все говорило о близости земли, а берега еще не было видно.

Обычно, берег выпирал вперед, переходя от туманных синеватых очертаний, сливающихся с горизонтом, к более определенным формам, по мере приближения к нему судна.

Рельеф Порт-Саида так и не появился. Мы стояли у поручней на боодеке. Виктор смотрел в «подзорку». Тут же стояли свободные от вахт практиканты.

— Земля! — закричал кто-то.

В следующие секунды мы разглядели на горизонте растущую точку. Это был памятник инженеру Лессепсу, строителю Суэцкого канала.

Он выдавался далеко в открытое море и стоял на конце длинного мола — гигантская фигура человека с протянутой на восток рукой.

И только теперь мы увидели Порт-Саид. Линия земли сливалась с линией моря. Пока-



зался город, и в первую очередь колоссальные рекламы:

ЛИПТОН ЧАЙ

МЫЛО ПИРСА — ЛУЧШЕЕ В МИРЕ

ВИСКИ ДЖОННИ ВОКЕР

АППАРАТЫ КОДАК

КУК И СЫН

и много других — саженными буквами на громадных, величиной со стену четырехэтажного дома, вывесках.

Город стоял справа по каналу. Слева, по узким рукавам, находились склады горючего и строительных материалов, доки, небольшие верфи. Когда мы вошли в канал, все население высыпало на берег. Красный флаг с серпом и молотом приковывал к себе и симпатии угнетенных туземцев и ненависть англичан.

Порт-Саид — очень красивый колониальный городок. Ровные, асфальтированные улицы, обсаженные тропической зеленью делят город на кварталы в шахматном порядке, легкая, простая архитектура. Хорошие магазины. Представительства всех крупных английских фирм и пароходных компаний, автомобили и масса туристов, наполняющих отели.





Египетский мальчик—ученик воскресной  
английской школы в Порт-Саиде.

По линии канала идут стоянки катеров. Катера Порта-Саида, это — «морские форды». Каждый отель имеет свою флотилию. Но самая



большая флотилия моторных катеров, если не считать морскую полицию (марин-полис) у всемирно известного частного агентства путешествий, компании «Кук и сын». Тут его владения. Круглые сутки по каналу и его рукавам в Африке и в Аравии шныряют легкие катера и туристы с бедкером <sup>1</sup> осматривают достопримечательности, сбрасывая с языка монотонное «о есс».

Проводник (гид) компании «Кук и сын» старательно сопровождает все своими заученными наизусть комментариями <sup>2</sup> и только всегда спотыкается на количестве жертв, погибших при постройке канала, спотыкается, потому что слабонервные лэди не хотят слушать таких пустяков, а их спутники в колониальных шлемах прекрасно сами все знают.

Порт-Саид, город, живет пароходами и туристами. И каждая мелочь в нем приспособлена для удобства клиентов. У угольных складов покачиваются плоские магуны <sup>3</sup> с углем, или небольшие наливные катера с нефтью. К пассажирским пароходам, входящим в канал, подплывает яхта. На парусе яхты аншлаг: «К о д а к про я в и т и о т п е ч а т а е т в а ш и пленки в течение двух часов».

---

<sup>1</sup> Путеводитель.

<sup>2</sup> Объяснениями.

<sup>3</sup> Баржи.



Пока пароход стоит в канале и справляет свои дела, вы осматриваете город, канал, делаете ряд фотографий, и к моменту отправления дальше у вас уже готовы собственные фотографии.

Порт-Саид официально принадлежит Египту. Египет, официально тоже, принадлежит египтянам. Но фактически Египет — английская колония. У власти стоят люди, угодные Британской империи и действующие по ее указу. С внешней стороны дело обстоит вполне благополучно. На всех правительственных зданиях, на полицейских катерах, на значках у полиции — золотой полумесяц со звездой на зеленом поле.

В Египте с каждым годом усиливается национальное движение, и против англичан в египетском правительстве растет оппозиция. Но все же англичане сидят в своей колонии очень крепко. Держатся они исключительно на колониальных войсках, которым платят хорошее жалованье. Офицерский младший и старший состав — белый; нижние чины — из туземцев. В Египте простой полицейский получает четыре фунта в месяц (сорок рублей), сержант (белый, младший офицерский чин) получает 28 фунтов (280 рублей).

Колониальная армия очень велика. Мы у себя на борту видели полицейских с номерами больше чем 15 000, а у сержантов на бляхе стояли двухтысячные знаки.



Как только мы вошли в залив, нас встретили полицейские катера и охватили плотной цепью. На борт поставили дежурных сержантов и полицейских. Сержанты были европейцами, но они с чисто колониальной наглостью носили форму египетской полиции и чувствовали себя господами положения.

В тот момент, когда мы пришли в Порт-Саид, по Египту прокатилось очередное национальное волнение, и нас не пустили на берег. Одно наше появление в канале наделало англичанам массу неприятностей, но с этим они уже ничего не могли сделать, и на корме «Трансбалта» гордо развевалось красное знамя.

Мы ждали пайлота.<sup>1</sup> В канал каждый час подходили суда. Проход без пайлота по каналу был невозможен. К берегу, против места нашей стоянки, приходили арабы из города. А троих мы даже взяли с собой до Суэца.

От берега отчалила небольшая лодка с тремя скаутами. Скауты долго курсировали вдоль нашего борта, наконец, они подъехали к трапу и попросили полицейского сержанта спуститься вниз. На борту тогда дежурил рыжий иоркширец — здоровый, в египетской феске. Он долго не хотел этого делать и в ответ на просьбы скаута равнодушно сплевывал за борт жвачку.

---

<sup>1</sup> Лоцман.



Но пассажиры лодки не отставали. Рыжий сержант спустился. Снизу слышался его таявкий ответ, а затем и сам он поднялся вверх по трапу.

— В чем дело? Чего хотели они от вас? — спросили мы.

— Это голландские скауты, — ответил сержант. — Они нам надоели. Видите ли, они совершают кругосветное путешествие без денег. Но они делают очень просто. Каждый пароход, проходящий по каналу, бывает ими опрошен. Вот они и вас хотят просить их взять с собой...

Даже если бы со стороны полиции голландские скауты не встретили препятствия к переговорам с нами, то вряд ли мы сами стали бы вести переговоры с молодыми фашистами.

Они хотят получить от проходящих пароходов бесплатный проезд, довольствие даром, в знак уважения к их смелой, эксцентричной затее.

Не знаю, что с ними было дальше. Тот же рыжий жандарм сказал, что скауты маринуются в Порт-Саиде вторую неделю, но безрезультатно. Очевидно, они верят, что надежда питает юношей, и тихий способ передвижения вернее всякого другого.



## АФЕРА КАПИТАНА «ЕКАТЕРИНЫ ИНГЛЕЗИ»

В западной бухте у пассажирских пристаней стояла коробка<sup>1</sup> под греческим флагом «Екатерина Инглези». Она привлекала всеобщее внимание. Останавливались белые. Долго смотрели на нее худые высокие арабы в длиннополых сюртуках и цветных юбках, негры в европейском платье, моряки с пришедших судов.

На «Екатерине Инглези» не было ни одного человека команды. Пара котов, мяуча, терла свои спины о палубные надстройки, да дежурный полисмен, стоя на трапе, курил сигареты «лэди Гамильтон».

Неделю—полторы назад «Екатерина Инглези» — греческое судно в пять тысяч тонн,<sup>2</sup> груженое рельсами и солью, зафрахтованное нашими хозорганами, вышло в рейс Одесса — Владивосток. Груз застраховали в Госстрахе.

Но у капитана греческого судна имелись свои планы относительно самой коробки и фрахта. Может-быть, он действовал совместно со своей компанией, может-быть — по собственной инициативе. Самая вероятная версия — о заранее

---

<sup>1</sup> Пароход.

<sup>2</sup> Морская тонна 61 пуд. 2 фунта.



обдуманном плане, договоренности с владельцами судна.

Очевидно, пароход хорошо застраховали, и хозяин вместе с капитаном решили подзаработать. Факт тот, что в милях двадцати от Порт-Саида на «Екатерине Инглези» капитан парохода отдал команду о последнем аврале<sup>1</sup> «Спускать шлюпки!»..

— Вода проникла в переборки... Спасения нет... — говорил капитан.

Дали сигнал бедствия.

«Екатерина Инглези» начала медленно погружаться в воду, а команда, во главе с администрацией, перебралась в шлюпки и дала полный ход на всех веслах к Порт-Саиду.

Когда судно в пять тысяч тонн идет на дно с полным грузом, шлюпкам нужно удирать скорей: опасно быть вблизи водоворота, — затянет.

И команда «Екатерины Инглези», во главе с капитаном, благополучно прибыла в Порт-Саид и заявила о гибели своего судна.

Капитан радостно потирал руки, дал своему патрону в Пирей срочную депешу: «Дело сделано, он выезжает».

И он выехал вместе с командой, приписанной тоже к Пирею.

---

<sup>1</sup> Общая работа на судне, последний аврал при гибели судна.



Днем позже в Порт-Саид шел «военный англичанин». На пути он заметил странное, никем не управляемое, глубоко сидящее в воде судно. Англичанин заинтересовался. Подошел ближе. Дал ряд сигналов. Ответа нет.

«Англичанин» подошел еще ближе. Послали для выяснения шлюпку с матросами и офицерами. Пусто. По палубам ходят мяукающие коты. Тишина и покой, на корме болтался неспущенный греческий флаг. Судно называлось... «Екатерина Инглези».

Механики с «военного англичанина» произвели тщательное обследование. Выяснили: в машинном открыты кингстоны.<sup>1</sup> Но кто-то ошибся в расчете. Понадеялись на слабость переборок. «Екатерина Инглези» оказалась крепче, чем это можно было ожидать. Судно выдержало напор воды и не пошло ко дну. Англичане выкачали воду и доставили пароход в Порт-Саид.

Капитан «Екатерины» здорово влип. Англичане не отдают парохода и требуют премию: Мы — грузоотправители — привлекаем капитана к суду. Страховое общество, страховавшее судно, по праву может получить пароход себе. Рельсы

---

<sup>1</sup> Отверстия в обшивке судна, находящиеся в машинном отделении; с помощью рычагов они открываются, вода проникает в переборки судна, которые находятся под стальной обшивкой; если переборки не прочные, то вода прорывается внутрь парохода и затопляет его.



целы, но соль, как и репутация капитана, безнадежно подмочены.

Да, дело капитан «Екатерины Инглези» сделал, но неудачно. Он будет помнить очень долго свою аферу с кингстонами.

Иногда переборки слишком выносливы, но не тогда, когда это нужно.

## СУЭЦ-СТРИТТ

Канал напоминает широкую улицу. Слева тянутся берега Аравии — ровные пески, прорезанные рукавами канала. Справа — Африка, Египет. По берегу тянется хорошо вымощенное шоссе и железная дорога на Каир, Измаил и Суэц, обсаженная пальмами.

Справа и слева работают землечерпалки. Непрерывно идет работа по очистке и углублению канала. Совсем недавно суда с осадкой больше 32 фут не пропускались к проходу, теперь пропускают до 36 фут и говорят, что скоро канал углубят еще больше.

В качестве провожатого кроме седого, больше похожего на доктора, чем на моряка, пайлота нас снабдили полицейским моторным катером, под египетским флагом. Катер шел с нами до половины канала, а затем вернулся обратно.

Рабочие-арабы на встречных землечерпалках приветствовали нас радостными криками, сры-



вали с голов платки и махали ими нам вслед, долго-долго.

За проход через Суэцкий канал с нас взяли 2800 фунтов (28 000 рублей), в общем по два шиллинга с тонны. Канал приносит своему владельцу, анонимному<sup>1</sup> акционерному обществу, очень большую прибыль. Контрольный пакет, т.-е. большая часть акций, а вместе с тем и право решающего голоса, принадлежит по договору до 1968 г. французам.

Быстро спускались сумерки. На еще светлое, серо-голубое небо вылезла луна, отбрасывая на пески серебристые блики. Аравийский берег напоминал картинку, нарисованную нежными тонами акварели. Африканский — походил на панораму-игрушку. Домики, пальмы, мелькавшие тропические вагоны экспрессов, станции, ветка в Сирию, городок Измаил. Все казалось искусственным, сделанным нарочно.

Жизнь канала начиналась после шести вечера, когда спадала жара, и с четырех часов утра, когда солнце еще не успевало накалить пески и воздух.

«Трансбалт» занял половину канала. Попадись нам навстречу такое же судно, и мы бы милым образом застряли. Местами, при поворотах, нос или корма совсем близко подходили к берегам,

---

<sup>1</sup> Скрывающему свое имя.



настолько близко, что можно было выпрыгнуть на сушу.

На одном крутом повороте мы почесали краем своего левого борта берег, но отделались благополучно. И борт и берег остались без особо тяжелых повреждений.

В Суэце мы взяли трех арабов. Два араба проводили время внизу, в столовой машинного отделения, и старательно занимались уничтожением ужина и хлеба. Особенно много они ели хлеба. Третий араб, с огромными растоптанными ногами (вряд ли на него налезли бы даже рекламные экземпляры галош «Резинотреста»), недолго оставался со своими спутниками и вылез на верхнюю палубу.

К сожалению, никто из нас не знал арабского языка, а араб говорил только по-арабски. Единственная фраза, понятая нами, была:

— Рошен,<sup>1</sup> карашо!..

И за то, что «рошен карашо», он знаками попросил кого-нибудь поиграть. Практиканты притащили гитару и скрипку, и араб начал танцевать. Он импровизировал<sup>2</sup> на любой мотив.

При звуках четкого чечоточного напева его вполне серьезных размеров рот расплывался далеко за обычные пределы, и он, хлестко шурша

---

<sup>1</sup> Русский, Россия.

<sup>2</sup> Придумывал, сочинял, в данном случае сочинял танец.



подошвами ног, отбивал по досчатому настилу палубы залихватскую чечотку.

Изредка, в самых зажигающих местах напева, он вскидывал руки вверх, затем бросал их по направлению к зрителям и музыкантам, замирал в таком положении, неожиданно срывался прыжком вверх и повторял:

— Рошен, рошен, карашо!..

После Измаила я лег спать. Лег на боодеке, чтобы не проспать восхода и рассветной зорьки канала. Проснулся после одной пятичасовой утренней склянки. На востоке, из-за песков Аравии текли карминные волны света. Небо загоралось лиловатым, местами голубым огнем, горизонт с запада окутался седым туманом. Было прохладно, но дуновение ветра приносило с берега знойное дыхание неостывших песков. Мы подходили к Суэцу.

К береговому шоссе на африканском берегу шел караван верблюдов. Первым плыл, ритмично раскачиваясь на длинных, тонких ногах, белый, стройный верблюд. Другие желтоватые, обычного оттенка шли за ним. На каждом из верблюдов, раскачиваясь в такт животному, сидели арабы в белоснежных бурнусах. Строгие, темные лица с огромными черными глазами, как и все окружающее, напоминало декорацию.

Сонное очарование просыпающегося канала нарушил фыркающий, чихающий форд, резво



прокативший по дороге к Суэцу. Железная дорога отошла глубже, дальше от берега. По берегу потянулись, утопая в зелени, отели, пансионы для туристов. Вдоль канала виднелись асфальтовые панели. Пара туристов в пестрых вязаных жакетах и коротких спортивных юбках совершали утреннюю прогулку.

Город Суэц стоит в глубине Суэцкого залива. Городского мола нет. Суда отдают якорь и разгружаются на рейде. Суэц — город, исключительно живущий на доходы с путешественников. Окрестности Суэца очень живописны. Он связан с Порт-Саидом железнодорожной веткой, воздушной линией, автомобильным и пароходным сообщениями.

На рейде уже стояли пришедшие раньше нас — «француз» и «итальянец». Глубже в бухте виднелся синетрубый — «англичанин». Французское и итальянское суда сгружали фрукты и пассажиров.

Мы тоже простились со своими пассажирами-арабами и старичком-пайлотом. Араб с огромными ногами на прощанье проплясал чечотку и еще раз сказал:

— Рошен, карашо!

## **САМОЕ ЖАРКОЕ МЕСТО НА ЗЕМНОМ ШАРЕ**

Бешеная жара. В Черном море я жаловался на дикий холод. Но что холод перед жарой Крас-



ного моря. Ко всему — первые два дня по левой стороне спардэка в трубы пустили пар. Сначала духоту в каютах объясняли общей жарой.

— Жарко, но что делать, на то и Красное море. Мы ведь в тропиках.

Случайно, прикосновением голый ноги к трубе выяснили причину чрезмерной духоты в помещении. И потом долго смеялись над услужливыми механиками. Те отругивались и, скрывая смущение, говорили:

— И правильно! Говорили же под Босфором, что в тропиках пойдем с паровым отоплением.

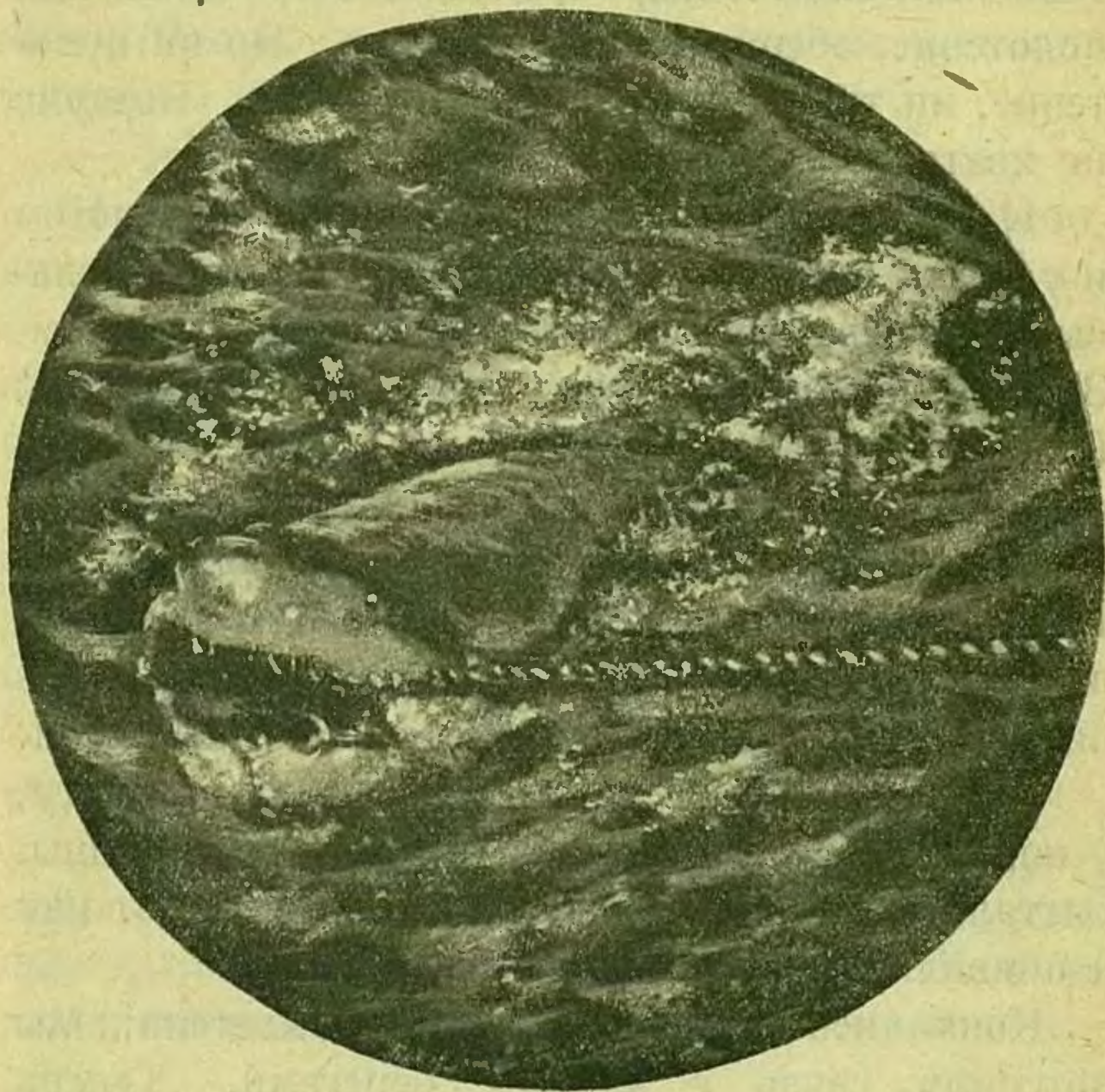
В отношении загара я сделал успехи. Тело покрывалось темно-коричневым ровным цветом. Особенно хорошо загорала спина и брюшной пресс. Брюшной пресс отливал синевой. Рано утром я пробегал по спардэку 33 круга, каждый круг около ста метров. После трех километров ровного бега крепили ноги, а то от недостатка движения тело выказывало предрасположение к полноте.

После девяти солнце начинало зверски, свирепо жечь. Вода в море (в ванную соленая вода попадала из моря) напоминала теплое парное молоко.

Красное море самое соленое море. Большой процент соли делал и так очень плотную воду густой, липкой и неприятной как слизь. Но хуже всего обстояло дело со свежим воздухом.



Справа и слева тянулись бесконечные пески Африки и Аравии. Ветер, откуда бы он ни дул, приносил зной с раскаленных берегов. Вот



Пойманная акула.

забавная штука быть выброшенным на такой берег!.. От одной мысли становится жутко. В каютах, и то не во всех, работали электрические ветрогоны, но результатов их действия почти



не замечалось. Основным занятием у всех в свободное время были изыскания на тему о прохладном месте. По палубам корабля слонялись тени измученных жарой, ходили в трусиках или полотенце, обернутом вокруг бедер. Но ни полотенце, ни трусики не помогали легким. Воздуха не хватало.

К вечеру ветер свежел. Легчало. Под носом и у винта вода фосфоресцировала, светилась слабым синевато-зеленоватым белесым светом. Забавно заходило солнце. Оно даже не заходило. Разве можно назвать заходом паническое бегство. В одну минуту на глазах красный, круглый шар исчезал за горизонтом, словно кто-то тянул его за нитку. И все. Зеленый луч опоясывал тонкой лентой запад, и по небу расходились лиловые, голубые, синие, зеленые, желтые пятна.

Как-то, в течение получаса, справа по борту, у кормы шли две акулы, метра по четыре длины. Отстали от судна они так же неожиданно, как и появились.

Кончились ежедневные радио-бюллетени. Мы потеряли связь с нашими берегами. Теперь радисты ловили сообщения окрестных, береговых станций. Интересовала особенно погода в океане. Получали сообщение с мыса Гвардафуй: «В Индийском — вери стронг-муссон».<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Очень сильный муссон.



— Все равно, пускай самый строгий, один шут... только б ветра... — говорили кочегары. Им доставалось особенно крепко.

— Ну, когда, — спрашивали меня Мишка Фен и Васька, — когда твоя бумажная личность полезет в наши края?

— Не беспокойтесь, полезу... — защищался я.

И в один из дней, когда на солнце термометр отказывался показывать, а в тени дело шло за  $+40^{\circ}$ , к девятичасовой первой вахте я был готов, и одетый в брезентовую робу ждал склянки, стоя у трюма № 4 с остальными ребятами.

Мое отправление в кочегарку, несмотря на все старания, не прошло незамеченным, и кругом раздавались голоса сочувствия и сожаления. Большинство уверяло, что через полчаса — самый большой срок — я буду снова наверху: не выдержу.

Девятичасовая склянка прервала обмен мнений, и мы с Феном отправились вниз, по стальным трапам, потным и сальным от жаркой, пропитанной машинными испарениями, сырой атмосферы.

Спустились прямо в кочегарку. Часть смены уже работала у топок. На каждый котел полагается один кочегар первого класса и один второго. У котла одна топка, включающая пять, прикрытых чугунными, тяжелыми ртами жадных глоток. «Трансбалт» имел у себя четыре котла,



в смене работало четыре кочегара первого класса и четыре второго. Каждый час у каждой топки совершалось пять следующих операций. В глотки топок давали уголь. В среднем три топки обслуживались кочегаром первого класса, а две второго. Но это не входило в обязанности кочегара второго класса, кочегар второго класса должен следить за углем и все время подавать его к топкам. Обычно, при полных бункерах подают уголь лопатами, по восемь килограммов в каждой лопате. За одну вахту кочегару второго класса приходится перебросить до 1600 килограммов (около двухсот пудов) угля. Когда бункера пустеют, то лезут наверх в угольные ямы, «штыкуют»<sup>1</sup> уголь вниз, в вагонетку, и только после такой операции на вагонетках подают к топкам.

После подачи угля лопатами в топки, уголь шуруют,<sup>2</sup> правильно распределяют его в гнездах, потом, спустя некоторое время, подбивают, разгребают поддувалы и вытаскивают в кучу между котлами прогоревший угольный отброс (шлак). К этому моменту нужно уже опять подавать уголь в топки.

К концу вахты угольный мусор через эжектор<sup>3</sup> выбрасывается наружу. Эжектор работает с помощью мощной водяной струи.

---

<sup>1</sup> Разбивают, сбрасывают.

<sup>2</sup> Перемешивают.

<sup>3</sup> Выбрасыватель.



Орудуют в топках кочегары длинными стальными ломом. Самый тяжелый из них и наиболее часто употребляемый «понедельник» весит полтора пуда. Кочегары обращаются с ними также небрежно, как журналист со своей механической ручкой.

При нормальных условиях плавания, не в таком пекле, как Красное море, кочегар отдыхает в промежутки между работой у топок. Огромные люки вентиляторов, украшающих боодэк судна, подавали вниз, в кочегарку, свежий воздух.

Открытые жерла топок обдавали сухим жаром, обжигавшим тело и внутренности. Не так тяжело работать ломом, как выносить такой жар. Вахты в Красном море не давали отдыху, не давали возможности перевести дыхание у освежающего люка вентилятора. Люки молчали. Электрический ветрогон давал теплые волны. Кочегары обливали друг друга теплой морской водой, но она быстро смешивалась с испарением тела. Пот крупными каплями выступал на спине, лице, груди, слепил глаза, лез в рот и нос.

Рядом, в машинном — не лучше. Там отсутствовали топки, но не было и иллюминаторов. Термометр показывал  $+60^{\circ}$ . Мне пришлось, кроме того, простоять минут двадцать наверху между котлами: держать свет. Там меняли трубки. Кажется, простой я еще там одну



минуту, и я сам бы не вышел. Говорили, что там  $+70^{\circ}$ .

Вахта кончилась. В двенадцать часов, после последней из четырех склянок мы прошли через машинное отделение наверх, и душная тропическая ночь показалась мне ледником. А в тот момент ледник был для меня верхом желаний.

После вахты идут в баню и смывают осевшую на тело, смешавшуюся с потом, угольную пыль.



В море, кроме берегов, встречались голые каменистые, раскаленные островки. На некоторых из них, на самых больших белели маяки. Как тут жили люди! Сколько мог вынести смотритель маяка в Красном море! Невозможно представить.

Последняя вахта Красного моря выдалась особенно кошмарной. Мы подходили к Периму. Та же первая, девятичасовая смена вела шип. Жара была неистовая. Экипаж задыхался.

В кочегарке и машинном обливали друг друга теплой, липкой водой. В воздухе висели проклятия всему миру. А топки не ждали. Они требовали пищи, «понедельник», как и всегда, подламывал слежавшийся уголь. Сухое пламя лизало измученных людей.

Только мысль о том, что вот еще немного, еще одно напряжение, и «Трансбалт» отдаст якорь,



вкладывала силу. После вахты вся смена легла на трюмах, не сменив робу и не обмывшись в баке.

## **ПОРТФЕЛЬ КОЛОНИАЛЬНОГО ДЖЕНТЛЬМЕНА**

Перим — центр Баб-Эль-Мандебского пролива. Баб-Эль-Мандебский пролив — калитка в Индию. Кто владеет Перимом, тот владеет проливом. Перим принадлежит англичанам.

Остров Перим разделяет пролив на два рукава — Большой и Малый. Растительность острова — исключительно пальма. Животный мир — акулы. Акулы в море — «акулы» на берегу. «Акулы» береговые не менее свирепы, чем морские. Арабам хорошо достается и от тех и от других.

С южной стороны острова, на берегу залива, помещались угольные склады и цистерны с нефтью английских компаний. Радио-станция и две серо-белые каменные, тропические постройки — резиденция береговых «акул», белых на острове.

В гавани стояли парусные яхты, моторный катер, ланцмейстерское судно, снабжающее окрестные маяки, и одно военное, исполняющее, кроме того, какие-то научно-исследовательские задания.

На северо-восточном берегу, по другую сторону острова, мечеть, глиняные домики местной



арабской знати: полиция и торговцы. Ниже, в земле, сложенные из камня норы грузчиков, привозимых на остров из Адена.

В норах пахнет сыростью, прогнившими цыновками, человеческим телом. Тут грузчики спят, отдыхают после работ, скрываясь от жгучих лучей.

В первую голову к нам на борт явились два представителя английской компании для переговоров об угле; их провожал начальник местной полиции и его секретарь.

Англичане появились в двойных шлемах, белых рубашках с короткими рукавами, в трусах-хаки и гетрах до колен. Тщательно выбритые, свежие, в роговых очках.

Начальник полиции — араб. Перим официально входит в арабское государство Геджас, организованное англичанами. В Геджасе есть даже король, настоящий араб. Король получает от английского правительства прекрасное жалование и делает то же, что и другие короли, правители и раджи в Британских колониях: беспрекословно повинуются.

Перимские подданные короля Геджасского неуклонно следуют примеру своего повелителя и тоже повинуются.

Начальник полиции — сморщенный, иссохший араб, цвета черного кофе, хрупкий, морщинистый, — ходячая мумия. На его голове красо-



валась круглая полицейская шапочка с блестящей металлической бляхой. Он был одет в старый, истрепанный, ветхий френч и клетчатую юбку. Его секретарь-араб, такой же сухой, но немного моложе с виду, был без шапочки, в рваной майке и засаленных трусах. На бедрах у него висел пояс с дубинкой и пряжкой — гербом Британии: львом и единорогом. Голова араба-полицейского — густая щетка мелко-кольчатых, черных жестких волос. Глаза немного на выкате, хитрые, бегающие, с желтоватыми, прорезанными сетью красноватых жилок, белками.

За официальными представителями потянулись торговцы и с криком: «Базар есть!.. Базар есть!..» расположились на полу, разложив кругом себя галантерейную мелочь, фруктовые и овощные консервы, коньяк, мыло, обувь, нижнее белье. Появились «холодные» сапожники, продавцы страусовых перьев, акуловых челюстей, плавников и всякой всячины.

Все арабы производили впечатление фарфоровых статуэток, или напоминали насекомых-кузнечиков. Тонконогие. Хрупкие. Цвет кожи колебался между черным кофе и вишневой косточкой. Волосы одинаково жестки и густы. Глаза чуть на выкате, с пожелтевшими, как кончики пальцев курильщика, белками.

Возраст определить почти невозможно. Молодых арабов, кажется, не существовало. Навер-



ное они и рождаются с внешностью старцев. А старики, или взрослые — точно ожившие мумии, покинувшие саркофаги.

Продавцы страусовых перьев резко отличались от прочих торговцев. В роскошных тяжелых шелковых одеждах с черной окладистой бородой и плавной речью, они вели свой род с древних времен — расцвета Палестины, от ветхозаветных евреев, тех, которых зовут фарисеями.

У трапа, внизу, покачивалась лодка, до краев наполненная раковинами и кораллами. На корме устроился чумазый арабченок в клетчатой тряпке вокруг бедер.



Две плоские магуны с нательским углем, каждая по триста тонн, прижались к «Трансбалту» по правому и левому борту. Трап приподняли. Приезжавшие на катерах англичане отдавали концы у магуны и шествовали через уголь. Другой путь менее удобный, но более чистый был по шторм-трапу прямо за борт и в шлюпку.

Грузчики в массе положительно напоминали стадо. И так же, как и животные в однородном стаде походят одно на другое, так и они были копиями друг с друга.

Темнокожие, грязные, обветренные тела, ссадины на плечах от носимых корзин. Курчавые



шапки волос, засоренные угольной пылью, бегающие зрачки глаз. Большие рты. Тонкие ноги. Набедренная повязка, заменяющая костюм, одеяло и полотенце.

До начала работы они сбились в кучу, на магоне. Когда попали на борт «Трансбалта», стали робко заглядывать в коридоры и нерешительно жались к поручням. Все время быстрыми кивками головы смотрели по сторонам, словно боялись неожиданного удара по спине.

Люки к бункерам прикрепили, и погрузка угля началась. Часть работала на магонах, лопатами-совками насыпала уголь в корзины. Два араба стояли у каждого такого с лопатой и помогали тем, кто носил, класть две корзины на плечо.

Головой и рукой поддерживая полторапудовую ношу, араб бежал по настланным узким доскам к бункеру, где два араба принимали у него корзины. Содержимое шло по жолобу в бункер, а пустая тара летела вниз, чтобы опять вернуться с следующей порцией.

За день такой работы грузчики получали 30 египетских пиастров (около 35 коп.), 200 граммов риса и четыре финика. Работали они по десяти, двенадцати часов.

Коммерческий агент угольной Британской компании третий раз приехал на своем моторном катерке. Он поднялся на борт по шторм-трапу, с кожаным, коричневым портфелем и палкой



в руках. На катерке осталась полная, белая женщина. Она прикрылась от солнца зонтиком и внимательно осматривала судно.

Особым шиком и хорошим тоном у англичан в колониях считается белый цвет кожи. Каждый колониальный джентльмен или лэди старательно прячутся от солнечных лучей. И агент компании не отстал от белой женщины в катере. Его лицо, тоже белое, сияло невинным розовым румянцем юноши, кончающего среднюю школу.

Женщина в катере, посмотрев минут пять на «Трансбалт», что-то сказала мотористу и уехала. Катерок возвратился обратно без нее.

Агент компании отправился к капитану в кают-компанию, на спардэк. Там кэп принимал официальных гостей и вел деловые переговоры.

Из кают-компании он вместе с «дедом» вышел на капитанский мостик. Там они пробыли несколько минут. Агент показывал на островок и рассказывал о количестве судов, посещающих ежедневно гавань Перима, о связи с лондонской конторой Совторгфлота и о чем-то еще.

Спускаясь вниз, и капитан и англичанин заметили мелькнувшую к коридору от двери кают-компания тень. Агенту компании тень показалась подозрительной, и в его памяти мелькнул большой стол, покрытый поверх толстого войлока темной клеенкой. На столе в куче разных бумаг



лежал его коричневый портфель с документами и деньгами...

Он крупными и легкими шагами спортсмена кинулся вперед, оставив сзади недоумевающего капитана.

— Портфель!.. — агент компании чуть не сшиб капитана. Тот еще входил в кают-компанию, а англичанин стремительно вылетел оттуда и бросился по коридору на спардэк, к грот-мачте.

— Ничего не понимаю!.. — капитан вошел в кают-компанию, осмотрел, развел руками, выпустил синеватую струйку дыма от сигары и еще раз сказал: — Ничего не понимаю!

У радио-рубки агент компании увидел араба. Был час, когда грузчикам давали их обычную ежедневную порцию рису и фиников. Араб жевал финик и смотрел на иллюминатор радио-рубки. Британец замер около него, секунду он молчал, воткнув в араба убивающий на месте взгляд, затем взмахнул стэком и закричал:

— О-о-о... Бед-дог (черная собака), отдай мой портфель или ты умрешь здесь же, на месте!..

Финик выпал изо рта араба, он побледнел и губы его затряслись. Англичанин хотел было опустить свой стэк на испуганного туземца, но оклик сзади остановил удар.

— Стойте, почтенный сударь, на борту нашего шипа вы не тронете никого!



Кочегар-комсомолец, здоровенный детина шести с половиною футов, подтвердил свое заявление внушительным выражением глаз.

Англичанин на минуту потерялся. Его румянец скрылся под красными пятнами еле сдерживаемого гнева. Араб неожиданно для всех сорвался с места, подбежал к поручням левого борта и прыгнул в воду.

Тогда только агент компании собрался с силой и крикнул:

— Держите его... Мой портфель! Но так как он кричал по-английски, то из собравшихся к радио-рубке матросов мало кто его понял.

Все устремились к левому борту. Весть о том, что человек за бортом, с молниеносной быстротой разнеслась по всему пароходу. Мало кто знал, что случилось, но интересовало другое. Залив кишел акулами.

Араб, прыгнувший в воду, ничего не слышал и ничего не соображал. Вахтенный по боодэку—практикант хотел кинуть ему круг, но араб бешеными толчками рвался вперед, к берегу, по прямой линии удаляясь от судна.

Англичанин бормотал проклятия всему миру...

На корме кто-то крикнул:

— Акулы!..

Да, две акулы показались на поверхности, и араб исчез под рябью волны... Пошли широкие круги — и вода окрасилась кровью...



Почти в тот же момент к капитану явился вахтенный, стоявший у трапа. Он шел, подталкивая полицейского в рваной шапке. У кают-компании капитана он остановился.

— Алло, капитан!.. Я слышал — у агента пропал портфель; этот тип, — он указал на полицейского, — пытался скрыться по шторм-трапу в лодку торговца, вот с этим... — практикант швырнул на стол портфель англичанина и вышел.

Агент компании стоял, широко расставив ноги в гетрах, и жевал губы... потом, свирепо вращая белками глаз, схватил портфель:

— О, дьябль!.. Сержант! — сержант был уже тут. — Возьмите под арест собаку... и выдайте ему хорошую порцию палок...

Об арабе-грузчике джентльмен не проронил ни слова. Араб... разве араб — человек? Да и в чем дело? Есть же Геджас — королевство арабское. И недаром — Британия платит деньги. У арабов свой король, и они тоже должны нести расходы по содержанию своего монарха.

## **ВЕРИ СТРОНГ МУССОН.**

Отголоски муссона чувствовались уже в Аденском заливе. Даже на стоянке в Периме необычный свежий ветерок удивил «стариков», привыкших к полному штилю в гавани Перима.



После кошмарной, удушающей жары Красного моря прохладный ветерок радовал и освежал.

Берега Аравии и Африки затянулись горизонтом в голубую призрачную даль. Зыбило. По заливу гулял зюйд-ост, балла на четыре. «Трансбалт» шел вперед по прямому курсу на ост.

Легкие бортовые крены разнообразили переход. Внизу, в кочегарке вентиляторы давали тонны свежего ветра, кочегары отдыхали после невероятно тяжелых вахт Красного моря.

Старший помощник капитана, капитан дальнего плавания, Иван Семенович лукаво посматривал на нас, советовал запастись якорным илом и отдавал команду палубным убрать тенты с верхних палуб и боодэка.

Старший радист, похожий на индийского чиновника или китайского дзюн-дзюна, в десятый раз принимал одну и ту же депешу от очередной береговой радио-станции:

*«В ИНДИЙСКОМ ВЕРИ СТРОНГ МУССОН».*

За столом в кают-компании он кисло улыбался и уверял, что прекрасно переносит всякое такое-сякое, но... чорт бы побрал вери стронг муссон и бортовые качки...

В ту самую ночь я по обыкновению взял свое полотенце, подушку и отправился на боодэк к борту шлюпки номер пять. Там лежал мой пробковый матрац, и там обычно я ночевал.



Спать в каютах значило задыхаться и делать из сна самую неудобоваримую комбинацию отдыха, зевоты, бессонницы и желания заснуть. Сон вне каюты имел свои дурные стороны. Очаровательно засыпать под убаюкивающий ворчливый рокот волн и лаской свежих ночных дуновений, но просыпаться...

Пробуждение ночевавшего на палубе так же возмутительно неприятно, как попытка заснуть в душной каюте. Все тело покрывается липкой слизью, как при купаньи в застойной луже.

Но обычно слизь смывается через пару минут после пробуждения. Тепловатая соленая, морская вода смывает с тела пот и росу тропиков.

Как я заснул — не помню. Очевидно, заснул сразу, как лег. Но, ночью, кажется, на третьей вахте меня разбудил свежий ветер. Мое полотенце трепетало и ветер срывал его с меня. Я продел большие пальцы ног в угловые дырочки, а головной угол прикрепил кончиком к веревке, болтавшейся у борта шлюпки. Проделав такую сложную операцию, я постарался заснуть.

Но тут зюйд-ост надул свои щеки и выдвинул под полотенце такую дозу своей муссонистой энергии, что я, матрац и подушка поехали под мостик капитана. Пришлось в срочном порядке эвакуироваться в каюту на спардэк.





С утра по палубным коридорам забубнили двери. Сухие, неприятные удары резали нервы. И когда кто-нибудь не захлопывал плотно дверь, то обитатели прилежащих кают вполне основательно бранили виновного.

Койка подозрительно уезжала каждые три секунды то вниз, то вверх, и я начал терять всякую надежду сообразить — где моя голова и где мои ноги. Чтобы не ездить и чувствовать себя попроче, я из ног и рук сделал род распорок и после такой реформы передвигался вместе с койкой.

В каюту проникал мрачный полумрак. Небо затянулось бурными хлопьями и поливало океан пресной Ниагарой. На нашу долю досталась основательная порция и по коридорам струились пресные ручейки.

Пробило уже две склянки. До завтрака оставался час. Час нужно было проспать. И я старался, ох, как я старался, заснуть... И затем я с тревогой ждал морской болезни. Перед штурмом я, как и все, храбрился и презрительным тоном «морского волка» бросал:

— Ерунда. Какой-то муссон.

А теперь, когда муссон оказался сильнейшим штормягой из доброго, старого романа, я превратился в мокрого испуганного волченка, да и то не морского.

Однако, кроме точных, как маятник, качаний внутренностей моего желудка, никаких мор-



ских коварных признаков я не обнаружил. Точнее я твердо выяснил, что ужасно хочу есть.

Дверь приоткрылась, и полная, небритая симпатичнейшая физиономия старшего воззрилась на меня и моего друга, лежавшего в первом этаже.

— Как насчет ила? Может, колосники приготовить? А, ребятки? — старший вместе с крепким борта до половины въехал в каюту, а в следующее мгновение откатился далеко назад.

— А, может, лучше колбаски или сырку, Иван Семенович? — Я попытался слезть, но плохо рассчитал, кубарем слетел со своей койки и растянулся на полу.

Каждая процедура, незаметная в обыденное спокойное время, приобрела значительность. Вымыть руки, вычистить зубы, взять с полки зубную щетку или положить в мыльницу мыло; малейшее движение требовало усилия. Иначе руки не попадали под струю воды из умывальника. Зубная щетка лезла в ноздрю и никак не хотела понимать, что зубы номером ниже, а на полке безопасная бритва угрожающе позвякивала и липла к пальцам, наводя на грустные размышления о смысле жизни.

А впереди еще все покрыто мраком неиспытанных ощущений: как-то нужно раскланиваться с трапом. Очень ли будет разгневан моим невежеством и незнанием штормового этикета стакан чаю с лимоном. Или что скажет стул, вспомнит



ли он те обиды, грубые толчки, мое невнимание. Что-то будет?

Вполне резво я покинул каюту и взглянул на палубу. Ливень кончился. С верхних палуб исчезли тенты,<sup>1</sup> убрали вниз мелкую живность — кур и поросят. На спардэк выселилась вся команда, и тела плотной цепью лежали по внешним сторонам надстройки. В кубрики налило через иллюминаторы воды, а спать с закрытыми иллюминаторами — невозможно: духота.

Горизонт такой хороший, спокойный горизонт, похожий на гигантский фарфоровый купол, с нежными краями, соединяющими небо и океан, уступил место злым бешеным небоскребам. Острые седые языки волн лизали свесившиеся косматые тучи.

Казалось, что нас чья-то гигантская рука зачерпнула ковшом, поставила этот ковш на примус, — и вот вода кипит, клокочет, хочет убежать из плена к себе, в родной океан... А ковш тесный, маленький ковш, плотно закрыт пробкой из свирепых туч.

Но как бы там ни было, в семь аккуратно пробили две склянки, и я взял курс на каюткомпанию твиндэка. Первый большой переход по коридору показал, что не всегда гладкое место

---

<sup>1</sup> Полотно либо парусина над палубою судна, для защиты от солнца или дождя.



удобно для быстрого и безболезненного движения.

Каждый шаг стоил огромных усилий. За спиной вырастал груз. Невидимыми лямками он прикреплялся к спине, а ровная чистая, просоленная ветрами и волнами палуба неожиданно горбилась, вспухала и превращалась в почти отвесное препятствие.

Тело готовилось к борьбе. Мускулы напрягались, фигура по отношению к полу продвигалась под углом в  $45^\circ$ , и вдруг... отвесное препятствие неожиданно исчезало, разворачивалась бездонная пропасть, я летел вниз и опять хлопался о горб палубы.



Графины с водой стояли в углах дивана. Стулья лежали под столом. Завтрак был сервирован на буфете. Ближе к правому борту расположились, крепко усевшись на стуле, старший помощник, второй механик, доктор и руководитель практикантов Иван Иванович Эргарт, или Иоган Матыльда.

— Я извиняюсь... — встретил меня густой бас второго механика, — я извиняюсь, куда вы спешите?..

Я, кажется, действительно немного торопился. В последнее мгновение, когда трап и борьба с ним приходили к концу и двери кают-компаний были



вот-вот рукой подать, крен<sup>1</sup> влево отбросил меня назад, а правым креном меня вшибло с энергией пущенного пращей камня в открытые двери, навстречу добродушному хохоту сидевших в кают-компании.

Я храбро подошел к буфету, налил стакан чая и сделал тартинку с копченой колбасой.

Она раздиралась хлопьями. Дальше дело не шло и приходилось проглатывать куски, похожие на жеванный картонный переплет, клеенный на касторовом масле.

Пока я ел, вернее глотал и запивал проглоченное, я чувствовал на себе взгляды старой стаи «морских волков», для которых такое дело было чем-то в роде перепорченных, и то немного, щей.

Покончив кое-как с утренним завтраком, я решил вернуться к себе в каюту. Вещи ожили. Каждая дверь решила проявлять активность. Столы низвергались на пол. Умывальники срывались с петель, вода текла из всех мест сразу.

Команда и практиканты следили друг за другом. Большинство делало первое дальнейшее плавание, и штормы «индючего» океана не для одного меня являлись боевым крещением. Но все же за мной и моим другом следили особенно внимательно. Пока что мы оба держались вполне прилично.

---

<sup>1</sup> Наклонение судна на бок.



На спардэке, против грота, перед дверью левого коридора я почувствовал, что копченая колбаса превратилась в длиннущий кол и настойчиво просится выйти вон. Я пытался соблазнить ее обещанием об отдыхе на койке в каюте. Ласково смачивал проглатываемой слюной, просил, умолял, требовал... Нет. Проклятая колбаса не хотела ни уступок, ни компромиссов, она упорно перла наружу.

Первая каюта по левому борту спардэка была свободна. В ней помещалось тихое кошачье семейство.

«Кошки и колбаса» мелькнуло в моей голове, и в следующее мгновение потомки старых пресованных подметок лежали на потертом и местами рваном линолеуме.

— Алло, Володька, что с тобой? — в каюту заглянула лукаво смеющаяся физиономия комсомольца-кочегара. — Травить начал?



В следующие дни, к моему величайшему удовольствию, колбасу за завтраком не давали.

Шторм не утихал. Ветер держался попрежнему на 9 — 12 баллах. Тучи не рассеивались. С небольшими промежутками шел короткий, но очень сильный ливень. Сильно кренило. Предельный крен парохода  $45^{\circ}$ , а у нас часто доходило до  $42^{\circ}$ . В среднем судно держалось на



37 — 40°. При 45° судно уже не возвращается к нормальному положению.

Сильные разряды в атмосфере мешали правильной работе нашей радио-станции. Ближайший берег был от нас в тысяче миль. Внизу, в трюмах, трепетали стальные тонны рельс...

К обеду и ужину в кают-компании собирались все. Суп не подавался вот уже несколько дней. За столом вспоминали бывалые бури. Каждый из сидевших помнил не одну забавную историю. Тут были участники русско-японской кампании 1904 г., европейской войны и старые торговые моряки, проводившие на дно морское не один корабль. Первые дни они весело потирали руки и покровительственно поощряли штормягу.

— Ничего, пусть покачает...

Но дни шли, штормяга свирепствовал, и бывалым начала надоедать неприятная тряска, грязь на палубах, ненормальный уклад на борту, невозможность работать. На штормягу посыпались виртуозные проклятия, но они действовали так же, как и покровительственно-благодарное настроение.

Физически к шторму привыкли все, за исключением одного практиканта, которого укачало еще в Аденском заливе, и старшего радиста, лежавшего без пищи и движения в своей каюте.



За обедом старший механик вспоминал штормы за полярным кругом и своего первого шефа — славного адмирала Макарова.

— Правду говаривал дед, когда мы на «Ермаке» делали рейс в Берингово море; он сказал, что морская болезнь действует решительно на всех, но на каждого человека своеобразно. Одних она отправляет на «рижское» взморье, другие готовы есть за семерых. Кто смеется, кто спит, кто ругается, а кто и плачет. Даже среди старых моряков я встречал заправских «рижан». Ничего. Стоит на вахте. Перед вахтой заправится. На полный желудок легче. Потянет, палец в рот и за борт. Вот и все.

— Однажды нас взял в работу шторм, ходил тогда я старшим на «Николае I» по ближневосточной, — рассказывал Иван Семенович. — Вот двое афонских монахов и пристали — помоги да помоги, терпеть силы нету. Я говорю: хорошо. А вахтенного послал за парочкой колосников. Ложитесь говорю, братья. Положил их на верхней у бака. Связать, говорю, нужно: они молчат. Связали. На живот колоснички положили. Мы как доехали, да отдали концы, развязали их... ну, они ж, святые черти, и ходу дали...

Ветер стонал в бессильной, яростной злобе. Он стегал наше судно, неистово бил его, оплевывал.



«Трансбалт» хрустел, ложился в роковые 42-градусные крены, но шел вперед, перескакивая с одного гребня жутко огромной волны на другой, минуя темные пропасти жадной стихии.

Рванные отзвуки ветра метались по коридорам и выли в вентиляторах. На верхней палубе за рулевым помещением, на корме, жалобно мычали коровы, и сбились в трепещущую кучу поросята. Несколько уже унесло волной за борт.

У фок-мачты и грота волны перехлестывали остов парохода и, набежав, убегали, оставляя на палубе рыбешек и соль. На спардэк и даже в иллюминаторы залетали серебристо-черные крылатые летучие рыбки.

Сквозь мглу тумана и рев ветра мелькали наши сигнальные огни и доносились гудящие волны звуков. Хороший, спокойный гудок у «Трансбалта» — густой и низкий. И еще настойчиво в туман отрывались от нашего борта электрические искры. Это радист в радио-рубке пытался связаться с береговой радио-станцией и обменивался сигналами, шедшими по курсу на норд-ост и на ост судами.



Вахтенный практикант на мостике прислушался:

— Нет, не может быть. Ветер, — он прислушался еще раз. Откуда-то снизу доносились



зловещие удары стали о сталь. — Что это... Рельсы... — Он сорвался с вахты и бросился, по трапу, в штурманскую. На вахте стоял старший помощник капитана.

— Иван Семенович, рельсы сорвались...

— Что?!. Убирайтесь к дьяволу. Вы сами сорвались, да вы знаете, что будет, если сорвутся рельсы?... Знаете?... Мы с вами, знаете, где будем? Идите вон!

Вахтенный устремился на мостик, а старший долго еще пыхтел и возмущенно покачивал головой.

Однако перестукивания в трюмах не только не прекращались, а с каждым креном увеличивались. Вахтенный вернулся к штурманской в тот момент, когда раскрасневшийся Иван Семенович натягивал зюйд-вестку и дождевик.

Шип ложился вправо и влево. Килевой качки не чувствовалось, и перейти на килевую, сменить курс, тоже не было никакой возможности. В машинном четко работали котлы, доносились глухие отзвуки ветра, а еще ниже — к кочегарке было значительно спокойнее, чем на верху, и даже прохладно. Тут совсем ясно слышались перебои.

Старший помощник отдал команду застопорить ход, объявил аврал, и с бешеной энергией, сосредоточив все силы, палубная команда, практиканты и свободные от вахты кочегары крепили



в трюмах рельсы. Еще бы немного, и груз, перекатившись на один борт, перевернул судно.

На шестой день капитан решил попытаться лечь на зюйд. Но при первой попытке, при первом повороте штурвала к зюйду, нос судна зарылся, и палуба до фок-мачты покрылась водой. Пришлось итти по старому курсу и сдаться на милость наглой бортовой качки.

Длинный, узкий, низкий коридор ведет винт в стальной обшивке к носу по обоим бортам судна. На вахте четвертого механика, на «собачьей» третьей вахте, сальник, пропускающий винт непосредственно за борт, лопнул, и вода булькающей струей хлынула в переборку.

Об истории с сальником мы узнали на седьмой день. Узнали о том, каких усилий стоило сменить сальник, в такой шторм, при таких кренах.

Мы подходили к Цейлону и уже зашли в спокойную нештормовую полосу. Ветер упал на 6, 5, 3 балла. Показалось солнце. Зыбило. Кренило. Но что... Всего на какие-нибудь 20°.

Каким хорошим, родным и милым казался теперь Индийский океан. Волны пенились белыми кудрями, как укрощенный конь покрывается пеной. На лицах у всех сиял праздник, а в глазах играло солнце.

Мы счастливо выбрались и покончили с ветром. Другие заплатили за дело своей шкурой. «Англи-



чанин» — пассажир блюфун-лайн,<sup>1</sup> шедший на двое суток позади, погиб. Джеб-пассажир (позабыл какой компании) тоже погиб. И где,— не в океане, а еще в Аденском заливе.

В Сингапуре мы узнали, что на «англичанине» находилась женщина с ребенком. Она 17 часов пробыла с своим бэби<sup>2</sup> на воде, плавая на пробковом мате. Ее подобрал посланный для спасения погибающих катер. Бэби умер. Мать поседела.

Говорили, что такое спасение — шальной случай. Если не проглотит вода, то «скушают» акулы.

Яркие пятна заката раскрасили спокойный горизонт. С норда показалась синеватая полоска. Земля.

— Ну, а как колбаска?.. — Иван Семенович потрепал меня по плечу.

— Что колбаска? — огрызнулся я. — Колбаска как колбаска, копченая колбаса...

— Ничего, ничего... Молодцы, ребята...

## **СВЯЩЕННАЯ КОРОВА. «ЛЮДИ ПРОТИВ ОБЕЗЬЯН».**

На берегу работали дети и слоны. Слоны работали уверенно и спокойно. Они двигались

---

<sup>1</sup> Пассажирское судно.

<sup>2</sup> Ребенок.



медленно и подпирали хоботом огромные бревна. У каждого слона имелся свой погонщик — стройный, темнокожий туземец.

На Цейлоне туземное население состоит из веддов, самого древнего племени Цейлона, тамиллов и сингалезов. Внешне племена очень похожи друг на друга, тем более, что в городах происходит много смешанных браков.

Коломбо — главный город острова, и, надо сказать, национальные древние обычаи племени веддов, у которых десятка два лет назад основным занятием считалась охота с топорами и стрелами, а главным продуктом питания дикий мед, — в городах сошли на-нет.

Коломбо — большой, блестящий город на западном побережье Цейлона. В нем ровно столько всего европейско-колониального, сколько и в других городах. По улицам встречаются богато разукрашенные слоны, везущие под балдахинем раджу, или священника буддистского храма. Но тот же раджа преспокойно едет на собственном авто марки «Нэпир», а обычные смертные пользуются услугами трама, такси, автобуса и, наконец, того же бедного, худого, измученного рикши.

Городская толпа крайне пестра и разнообразна. Сингалезы-мужчины ухитрялись совмещать длинные хохлацкие усы, толстую косу, свернутую узлом на голове, длиннополый сюр-



тук, юбку в клетку, зонтик и... веер. В таком виде они торжественно расхаживали по прелестным пальмовым аллеям и пристани.



Слоны в Коломбо.

Часть туземных ребят с раннего утра до позднего вечера работали в порту на погрузке угля.



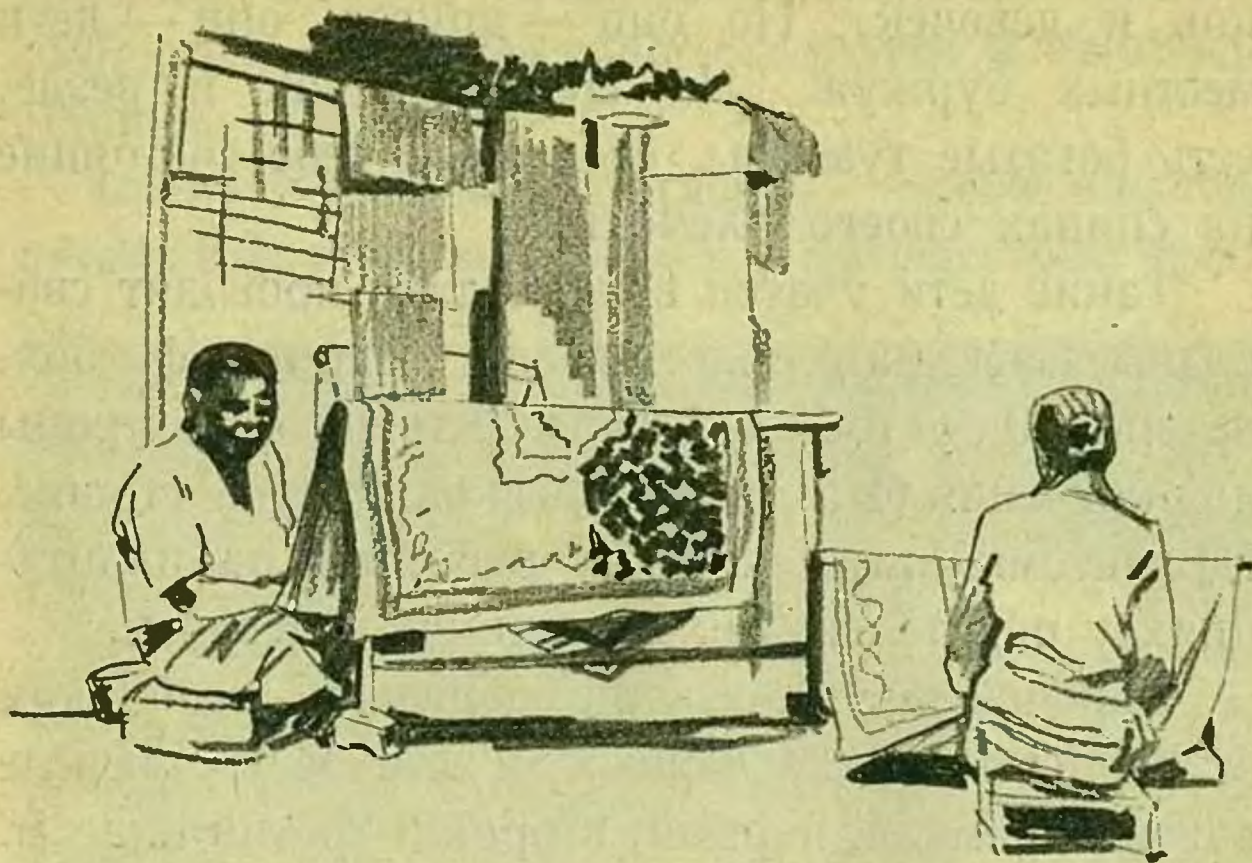
В свободное время они подъезжали на выдолбленной узенькой, хрупкой лодочке к борту стоявших на рейде судов. Коричневые, стройные, с огромной шапкой волос и ласковыми глазами мальчики криками привлекали внимание пассажиров спардэка, отдыхающих после завтрака в спокойных и удобных лонгшезах.

Пассажиры бросали в воду мелкую монету, а мальчуганы устремлялись в погоню и, поймав шиллинг, появлялись на поверхности, карабкались в лодочку и показывали в широкой улыбке белые зубы и серебряный круглый шиллинг. Когда в заливе появлялись акулы, то коричневые мальчики не прыгали в воду за блестящими монетами.

Но мало ли как играют... Для ребят ловля шиллинга, брошенного пассажиром первого класса в воду, была прежде всего спортом, игрой... На Цейлоне есть много интересных, спортивных игр. Например, гонка на лодках с препятствиями, где на пути лодки ставят барьер, на фут возвышающийся над уровнем воды.

Те же детишки работают на погрузке угля. Работают наравне со взрослыми. В Коломбо приходит очень много судов; большая часть из них берет в порту уголь. Грузят уголь дети за более дешевую плату; работа их продолжается то же время. Время работы на погрузке угля неопределенно. Когда в порту много судов, то





Ткут ковры. Коломбо, Цейлон.

работают и по двенадцати и по шестнадцать часов в сутки.

Корзинки у детей меньше, чем у взрослых, но утомление больше. Для неокрепшего организма такая работа и угольная пыль — то же, что медленно убивающий яд. Худеют и коверкаются стройные, словно изваянные, коричневые тела. Уродуются преждевременными морщинами славные личики с большими, черными глазами.

Шаг в сторону европейских кварталов, шаг в сторону товарных и пассажирских пристаней, шаг в сторону курортных отелей, шаг в сторону бело-бархатного песчаного берега. Тут тоже много детей, много красивых туземных мальчи-



ков и девочек. Но они — другое: они — дети местных буржуа. На Цейлоне, как и везде, есть богатые туземцы, сделавшие себе состояние на спинах своего племени.

Такие дети учатся в колледже, проводят свободные часы на пляже, играют в теннис, футбол, ватер-поло, устраивают экскурсии вглубь страны для изучения быта своих предков, вглубь страны, где потомки этих предков работают на плантациях у родителей этих мальчиков и девочек.

Европейское население держится особняком от черных. И для черных, и для белых разные вагоны трамвая, первый, второй и третий классы. То же на железной дороге, то же в кино, в ресторанах. Места для белых, места для цветных. Есть еще подразделение: «фор клерк» (для служащих) и «фор кули» (для кули).

Цейлон — большой остров. Пролив Палька отделяет его от Индостана, и Цейлон имеет много общего с Индией. Особенно сходство дополняется колониальной полицией и марин-полис.

В конце концов теряешь всякое представление о том, где находишься. Тропики — всегда тропики. Европейцы в белом, туземцы в пестром и тоже в белом. Арабов, правда, очень мало. Сингалезы, ведды, индусы, малайцы. Колониальная полиция — индусы, марин-полис, островитяне — цейлонцы, и обязательное присутствие в городе агентства «Кука», «Кодака», «Виски



Джонни Вокер», «Липтон Чая», автомобилями «Форда» и в кино — толстяка Фатти и Гарольда Ллойда.

Свои журналы и газеты. Великолепные отчеты о футбольных матчах, о путешествии прин-



Питомник крокодилов. Цейлон.

цев и мага-раджей. Романы «с продолжением» об ужасах московской Ч. К. и об агентах Коминтерна в Шанхае.

Нечего говорить об отношении к красному флагу нашего шипа. То же, что и в других местах. Туземцы — грузчики, рикши, шоферы на



стоянке авто встречают улыбкой, жмут руки и бросают зазубренные слова:

— Рошен, карашо!.. О, большевик!.. карашо!..

Нет, конечно, того удивления и энтузиазма, каким встретили первый пароход, вошедший в порт Коломбо под флагом Республики. Теперь встречают сдержанно-спокойно, ждут прихода, спрашивают, интересуются решительно всякой мелочью, если она из Союза, и просят портрет Ильича — маленький на эмали. В один из рейсов «Декабриста» комсомолец-кочегар подарил такой портрет шоферу-негру. А теперь негр не единственный на острове, имеющий Ильича... Я видел этого негра, и этот негр возил меня за город по шоссе среди пальм к реке, в которой, уплатив агентству «Кука» определенную сумму, всякий может, не рискуя своей шкурой, убить в питомнике крокодила и получить его шкуру.

У меня тоже был Ильич... Я тоже оставил его на Цейлоне. И не у одного меня была скромная эмалевая брошка с дорогим незабываемым лицом вождя. И все они остались на Цейлоне.



Прошлый рейс «Трансбалту» с военным грузом, взятым для Одессы во Владивостоке, пришлось порядком поколесить по портам Индийского океана. Не в каждом порту давали уголь и воду. Где как придется. Иной раз, как только



порт-полис взглянет на грузовые документы, увидит пометку о роде груза, — кончено: поднимай якорь и показывай корму.

В Калькутте прежде чем полиция разобралась, в чем дело и что такое, индусское население узнало, что на борту «Трансбалта» имеются коровы. Корова у индусов считается священным животным. И вот на «Трансбалт» явилась делегация в живописных костюмах во главе с жрецами браминами.

Команда и администрация в достаточной степени поразились появлением катера агентства «Кука» с разноцветной в ярких тюрбанах организованной толпой.

По трапу на борт парохода поднялись трое бородатых, красивых брамина, двое упорно не хотели проронить ни слова. Один, очевидно, самый почтенный и заслуженный индус-брамин приветствовал широким поклоном капитана и на хорошем английском языке, уснащенном восточными цветистыми оборотами, рассказал о цели своего посещения.

— Индусы, о, капитан «Трансбалта» — парохода великой страны — просят вашей милости, о, капитан!.. Народ Калькутты, о, капитан, сын великого города, хотят просить продать им, о, капитан, одну из священных коров...

Два брамина стояли позади говорившего с неприступным видом высеченных из камня



изваяний. Красивые лица с тонкими, правильными чертами не говорили решительно ничего. Длинные волнистые бороды спускались на их груди, а глаза смотрели выше голов присутствовавших в кают-компании.

Говоривший больше чем серьезно подходил к выполнению своей миссии. Слово «корова» он произносил с особым благоговением, сопровождая его поклоном головы и плавным движением руки.

В кают-компании, кроме капитана, были старший помощник, Иван Семенович, старший механик, четвертый помощник и предсудкома.

Капитан ответил на речь брамина вежливым поклоном и сказал, стараясь спрятать в длинных усах улыбку:

— Мы рады пойти навстречу желанию индусского народа. Но этот вопрос подлежит разрешению на собрании хозяйственной комиссии и требует утверждения общего собрания экипажа. Завтра мы можем дать вам исчерпывающий ответ.

Брамины отвесили глубокие поклоны и, высоко подняв головы, плавно вышли на палубу и, не торопясь, торжественно спустились по трапу. Катер сделал крутой поворот и исчез за кормой в лабиринте стоявших на рейде судов.

После сильного припадка смеха, на заседании судкома было решено продать индусам корову за 15 фунтов (150 рублей). Индусы, между тем, отправились специальной делегацией



к начальнику Калькуттской марин-полис и добились разрешения пристать «Трансбалту» к пристани.

Часа в четыре на следующий день к «Трансбалту» прибыл в автомобиле брамин в сопровождении своих вчерашних спутников и рассыпался в благодарностях за принятое решение. Тут же он уплатил 15 фунтов.

Через три часа, к семи вечера, набережная покрылась тысячной толпой, состоявшей почти исключительно из индусов. Меньшая часть была в европейских костюмах, но в тюрбанах. Остальные — в национальном платье. Кроме того, явились нищие факиры. Не обошлось и без ребятишек. Они, как кустарник в лесу, толпились между взрослыми. Под звуки индусских оркестров, после произнесенной брамином благодарственной речи, корову спустили по сходням, и толпа, с благоговением и криками пропустившая ее вперед, устремилась за ней в один из Калькуттских индусских храмов. А корова, не подозревавшая о приобщении к лику святых, покорно шла вперед, понунив голову.

В общем Цейлон занимает площадь в 66 тысяч квадратных километров, и его населяет четыре миллиона восемьдесят три тысячи человек, из них белых шесть тысяч, а остальные — туземцы. С севера на юг и запад от порта Джаффна в Коломбо и Пуэн-де-Галле по острову проходит



железная дорога, оставляя в стороне порт Тринкамали. Но «Трансбалт», когда он шел с военным грузом в Одессу, пришлось зайти именно в этот порт, никогда не видевший не только красного флага Республики, но и вообще не принимавший в своей тихой лазурной гавани русского судна.

Городок, если можно назвать городом то, что встретил «Трансбалт», расположился по северной стороне укрытой от ветра и непогоды бухты.

В гуще тропических растений, перевитые вьющейся зеленью, утопающие в бешено ярких цветах, разбросанные на милю вглубь острова, стояли тростниковые хижины туземцев. Единственное здание, полукаменное, смешанной архитектуры с тростниковыми надстройками и строениями под флагом Британии, помещалось на берегу. Около него, у маленькой пристани, толпилось несколько катеров и флотилия легких туземных лодок. Поодаль на берегу были угольные склады и две цистерны с нефтью. В Тринкомали на несколько сот туземцев был один белый—правительственный английский чиновник.

«Трансбалт» спустил собственные шлюпки, и команда, не спрашивая ничьего разрешения, съехала на берег. Туземцы попрятались в хижинах и нерешительно выглядывали из-за тростниковых стен. Первыми осмелели ребята; они повылезали и сначала робко, а потом реши-



тельно и смело начали заводить знакомство с командой.

В Тринкомали суда заходят крайне редко. Существует несколько определенных рейсов, когда правительственный пароход, — чаще эти обязанности исполняет военное судно, — заходит в порт, доставляет продукты, разные товары и забирает с собой груз копры, бананов, кокосов, чая, кофе, какао, подвезенный в порт с плантаций, находящихся немного глубже в стране.

Английский чиновник исполнял обязанности правительственного эмиссара, агента всевозможных компаний, начальника полиции, судьи и... миссионера.

При его доме находился склад товаров и специальный, хорошо оплачиваемый, штат маринполис из туземцев, продавших за бляхи и деньги руки и свободу свою и своего племени.

Здесь «Трансбалт» встал на якорь и решил бункероваться (брать уголь). Англичанин, готовый от жары и скуки на что угодно, даже на разговоры с русскими, разрешил экипажу свободный сход на берег, а сам то и дело приезжал на борт «Трансбалта» и приглашал администрацию к себе в гости.

Но все, кроме капитана, тяжелого на подъем, предпочли бунгало белого прогулкам по тропическому лесу. Забавно мелькали между пальмами полуголые тамиллы и ведды. На пальмах и бана-



нах сидели цейлонские маленькие обезьяны типа шимпанзе, ели бананы, а шкурки швыряли вниз в головы проходивших мимо.

За небольшую плату туземцы наловили десятка два обезьянок, и «Трансбалт» обогатился еще одной тропической подробностью.

Обезьянки лазали по каютам, забирались по вантинам на мачты, прыгали по ногам, вскакивали на плечи, царапались, визжали. Прощай, безмятежный покой после вахты... Обезьяна ухитрится снять с ноги туфлю, хлопнуть этой туфлей по лбу спящего владельца, быстро «смыться» в недостижимое для мести место и с молниеносной быстротой придумать следующую проказу.

Владельцы обезьян (а почти у каждого было по зверку) объединились в общество. Остаток стоянки в Тринкомали провели в борьбе за независимость на борту. Неимевшие обезьян объединились в общество: «Люди против обезьян». Надо сказать, что пришлось здорово помучиться с владельцами обезьян, и то окончательно пароход не очистили. По выходе в океан обнаружили двух обезьян, спрятавшихся в шкафу одной из свободных кают на спардэке.

## **ПОД ЖЕЛТОЙ ТРЯШКОЙ НА СИНГАПУР-СКОМ РЕЙДЕ.**

Один мужественный человек говорил, что никогда не испытывал удовольствия и не в состоя-



нии определить, проанализировать это чувство. Однажды ему пришлось покупать себе туфли. Он выбрал остроносые коричневые баретки и когда на другой день надел их, то они оказались тесными.

Целый день он ходил и проклинал все на свете, а так как мужественный человек был «морским волком», то выходило это у него здорово крепко. Вечером он хмурый, злой и недовольный пришел домой и, не разговаривая с домашними, бросился снимать туфли.

— Вот теперь я знаю, что такое удовольствие, — сказал он вошедшему в комнату приятелю, помахивая в воздухе босыми ногами.

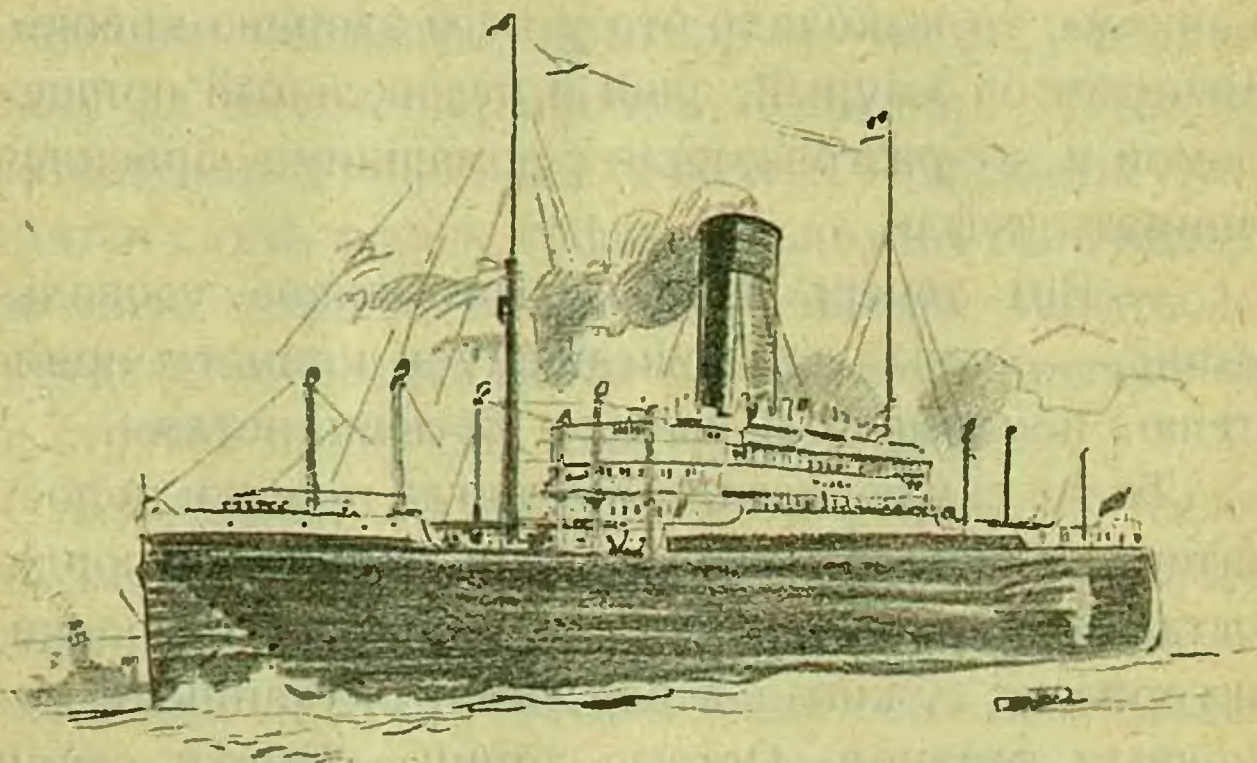
То же самое сказали мы, когда прошли полосу шторма и вошли в Малаккский пролив. С норда, оста и зюйда тянулись мохнатые островки, и горизонт суживался берегами, окутанными молочным туманом. Острые, пряные запахи земли пьянили, ударяя в нос. Пахло испарениями тропических лесов, плантаций... Пахло обезьянами, пахло коричневыми оливковыми людьми в набедренных повязках из пальмовых листьев.

Спать на палубе не рекомендовалось. Вообще в тропиках спать на палубе неприятно.

Измученные перенесенной борьбой со штормом, мы плюнули и, заснув после заката в голубых, зеленых и лиловых тонах, проснулись на Сингапурском рейде.



Солнце играло с флагами судов. Справа, по борту, стоял грузовик — «норвежец» с птичьим гуано из Австралии. Четыре однотипных «англичанина», «блюфун-лайн», джепы, «немцы», «американцы», «французы»... В залив входили океанские пассажиры — «кунард-лайн» и компании



«Трансбалт» в Малаккском проливе.

«Доллара». Ждали очереди для погрузки два «француза», груженные черными колониальными войсками, увозимыми на марокканский фронт с концессионной территории в Сайгоне.

Белые офицерские шлемы мелькали на спардеке. В лонгшезах сидели офицеры и в морские бинокли старательно рассматривали наш шип.



Ну, и что же... «Трансбалт» не ударил лицом в грязь. Только американец компании «Доллар» мог сравняться с ним в тоннаже.

К полдню явились главный санитар порта, инспекторы полиции и коммерческий агент голландского банка. Берег для экипажа был запрещен. Пропуск получили капитан и старший механик.

Над судном предписали поднять желтый карантинный флаг. Карантинный флаг как политическая дезинфекционная мера от красной заразы. С судном под желтым флагом всякие сношения воспрещаются.

Еще колониальные джентльмены не убрались с нашего борта, как младший инспектор полиции мистер Нан привез первую вахту марин-полис — шестерых низкорослых чумазных малайцев.

Вокруг парохода роились сампаны торговцев, но «купеца»<sup>1</sup> не решалась подходить очень близко. У спущенного трапа пыхтели блестящие, вычищенные моторные катера с тиковой палубой и «Юньон-Джеком» с гербом стритт-сетлеменса, на древке кормы.

На ночь привезли двух свирепых бородатых сипаев-сикхов, британских колониальных жандармов.



---

<sup>1</sup> Купцы.



Лохматый, свирепый ливень лизал залив. Небо и вода слились в общее серое пятно. Мы не видели ближайших соседей, даже «норвежец» с птичьим гуано из Австралии исчез под покровом дождевых потоков и тумана...

К завтраку дождь перестал, а туман, как занавес в театре, медленно поднялся вверх, постепенно обнажая горизонт. Небо заиграло голубой эмалью, и Сингапур с гаванью, молом и центральными улицами опять стал дразнить нас своей близостью.

Ежедневно с утра мы ждали разрешения начать грузить уголь, свой сучанский уголь, привезенный сюда с приморья для снабжения наших судов. Ежедневно капитан и старший механик отправлялись в город и ежедневно в течение шести дней мы оставались на рейде. Каждый день содержания «Трансбалта» в плавании стоит 350 фунтов.

В газетах Сингапура о нас проскользнуло несколько строк нонпарелью<sup>1</sup> в хронике и реклама Совторгфлота среди реклам других пароходных компаний. Газеты Сингапура оживленно обсуждали события в Шанхае, обвиняя в движении большевиков и требуя крови агентов Коминтерна...

---

<sup>1</sup> Мелкий типографский шрифт.



В порт прибывал и прибывал груз, адресованный в порты Китая. Забастовка заставляла владельцев фрахта сдавать его в пакгаузы Сингапура.

Бритые коммерсанты, обозленные за понесенный убыток, пытались сорвать злобу на нас, выдерживая на рейде под желтой тряпкой, но такая мера вызывалась не только желанием отомстить.

По ночам отдавали концы и уходили из Малаккского пролива, держа курс на Китай, тысячи синетрубных тонн с цветными колониальными войсками.

Британцы спешили укрепить свое слишком пошатнувшееся положение в многомиллионной китайской стране.

Рядовой сипай (солдат индийской колониальной армии) получает 4 фунта (40 рублей) в месяц. Английский сержант в колонии отрабатывает



«Счет!».. Прачка негритяшка, Сингапур.



свои 30 дней за 28 фунтов. Офицер начинает работу, получая 40 фунтов содержания. Мы видели солдат с номерами 28 000.

Они хорошо одеты, снабжаются продовольствием, всевозможными развлечениями, «литературой», живут в прохладных удобных бунгало, получают... вы видели, сколько они получают.

А в колониях, где ананас стоит 3 цента (сингапурский цент — 1 копейка), шелковые носки — 22 цента, где семья кули из 5 человек живет на 10 сингапурских долларов (сингапурский доллар — 1 рублю) в месяц, — 4 фунта для сипая больше, чем достаточно.

И синеголубые тюрбаны привозимых к нам на ночные дежурства сипаев торжественно отмалчивались на все щекотливые вопросы. Зато юркие малайцы из марин-полис, частенько получающие хорошие затрецины бамбуковым стэком, откровенно говорили:

— О, блооди инглиш! (Кровавые англичане.)



Несмотря на строжайший запрет сноситься с «Трансбалтом», портные и шипшандр получили разрешение у порт-полис, а китайская «купеца» на сампанах<sup>1</sup> торговала с русскими моряками, «смазывая» дежурных малайцев.

---

<sup>1</sup> Лодка, служащая одновременно жилищем.



В промежутки между посещениями инспектором полиции Наном парохода велись переговоры. Малаец получал бакшиш, а купеза с помощниками быстро втаскивали товар по трапу на верхнюю палубу, и «базар» начинался.

За шесть дней стоянки все смены малайцев были наши. Сипай — те угрюмо молчали, дико ворочая выпуклыми белками глаз. Малайцы сдружились с командой, исполняя несложные поручения в городе. Рассказывали о своей жизни и в обмен на урок русского языка — учили малайскому.

— Ваша хочет город. Пускай ваша ходит. Вечером можно, — разрешали они. Но мы предпочитали не пользоваться таким разрешением, опасаясь скандала в случае ареста на берегу.

Торговля на верхней палубе шла полным ходом, и купезы выторговывали у добродушно-настроенных кочегаров центы и пенсы. Катер инспектора Нана «Спартак» неслышно и незаметно подрезал нос и замер у главного трапа. Постовой малаец побледнел и застыл в салюте.

Прежде, чем кто-либо из команды успел сообразить в чем дело, Нан влетел на верхнюю палубу. «Базар» пытался было скрыться по шторм-трапу, но потерпел неудачу, и бамбуковый стэк отбивал четкие удары по спинам и плечам, гнал торговцев в катер.



— Пробед Джа Джан... Трайл. Буду. Бед-дог... — обсыпал Нан бранью смятенных торговцев.

Внизу полицейские принимали китайцев, как вратарь принимает мяч. Нан слегка побледнел и, когда весь «базар» был на борту его катера, круто повернулся к дрожавшему у трапа малайцу и, проскрипев что-то зубами, короткими, косыми ударами палки огрел его по шее.

— О-о-о... — он свободной рукой повернул малайца лицом к трапу и ткнул его ногой. Тот пересчитал ступеньки и был принят. Те же удары и пинки ждали второго, третьего и четвертого. Четыре избитых и окровавленных малайца скатывались по трапу и четыре раза внизу хлопнули стальные наручники.

После пяти часов дня «Трансбалт» обогнули 18 стройных гоночных яхт. Свеже выбритые яхтмены торжествующе наблюдали желтую тряпку, раскачиваемую ветром, а две лэди с яхт №№ 14 и 6 устремили на нас свои лорнеты.

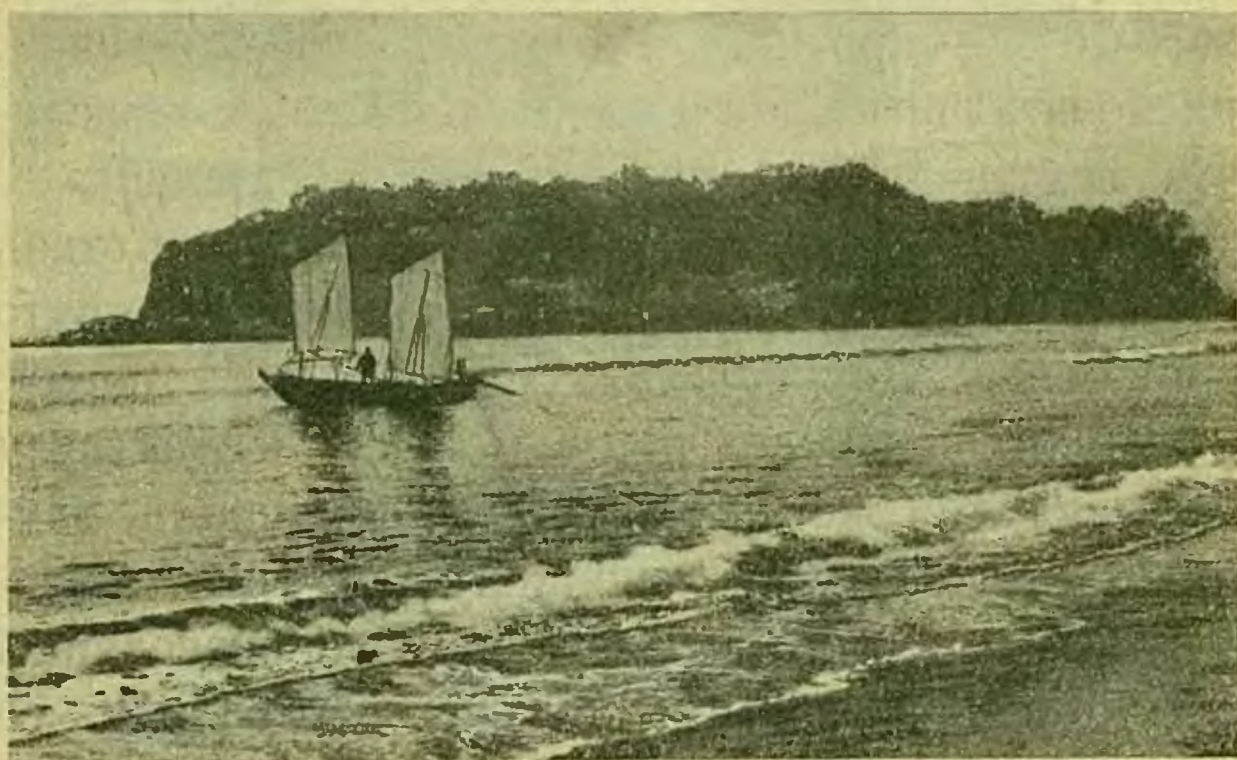
Сингапур вооружался. В городе и окрестностях по стритт-сетлеменсу расположились части колониальных войск, преимущественно сипай-сикхи.

На товарных пристанях слоны грузили транспорты строительного леса. В сердце полуострова с фикусов тонконогие малайцы собирали каучук. Надсмотрщики на плантациях подгоняли бамбу-



ковыми палками двуногий рабочий скот, а плантаторы наблюдали за упаковкой экстренных грузов в адрес метрополии.

На островках с батареями в стальных башнях, в прохладных виллах типа бунгало, стояли части



Один из островов Малаккского пролива.

колониальной артиллерии. Желтая дорожка, усыпанная гравием, вела к голубому заливчику с серым пляжем, купаньями и вышкой с трамплинами<sup>1</sup> для прыжков.

Каждый вечер на теннисных кортах у виллы офицеры в белом делали свои геймы.<sup>2</sup>



---

<sup>1</sup> Подставка.

<sup>2</sup> По-английски игра.



Я решил. Отозваться на предложение малайцев и марин-полис при всей их искренности было опасно. По рейду бродили прожектора и дежурные катера портовой полиции. Добраться до города и обратно и не быть замеченным — значило рисковать и действовать, имея в руках 30% за, 70% — против. Рисковать собой — одно, рисковать паромом и всеми осложнениями в случае ареста на территории стритт-сетлеменса — другое. Но когда наш добрый старый шип отдал концы и пристал к пристани, положение дел круто изменилось в лучшую для моего плана сторону.

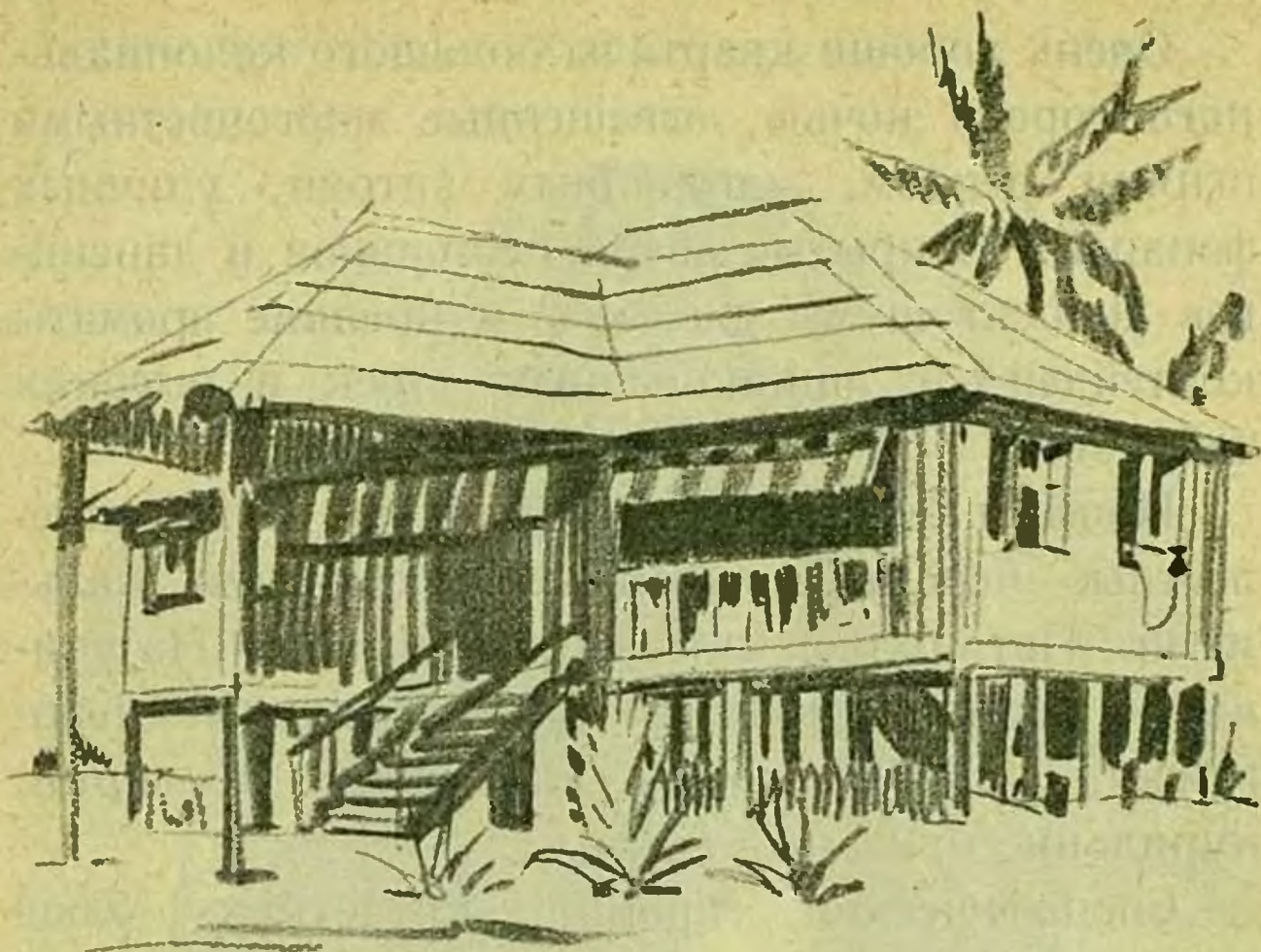
Кули носили уголь по проходу к пакгаузу № 9. В этом же проходе были приемщики, вахтенные практиканты машинного отделения, представитель транспортной компании, производящей погрузки, весовщик и китаец — артельщик со своим бамбуковым хлыстом и деньгами.

Часто механики ходили через проход и улицу сзади пакгауза к месту, где лежал сучанский уголь. Я постепенно приручил постовую полицию к себе и относительно свободно разгуливал по улице, внимательным, не оставляющим сомнениям взглядом осматривая твердое топливо.



Пробковый шлем хаки, двойной, с кожаными захлестками у тулии, широкие роговые очки, белый костюм из рогожки, белые на каучуковой





Дом на окраине Сингапура.

подошве туфли превратили меня в типичного джентльмена колонии.

Еще днем я исследовал дорогу в город и по плану разобрался в расположении главных улиц. На углу, у начала пальмовой аллеи, стоял маленький двухместный такси с шофером-китайцем.

— Малай-стритт <sup>1</sup> — сказал я.

— Ол-райт, — китаец улыбнулся; мотор заурчал, и новенькие шины заговорили шуршащим шопотком с асфальтовой мостовой.

---

<sup>1</sup> Улица.



Очень хороши кварталы большого колониального города ночью, освещенные многоцветными огнями реклам, магазинных витрин, уличных фонарей. Открытые двери ресторанов и дансингов доносят шумы джезов <sup>1</sup> и крепкие ароматы коктейлей <sup>2</sup> с оцинкованных стоек и высоких табуреток.

Промелькнули сады, центральные улицы, прелестные берега, оттененные кокосовыми пальмами. Потянулись китайские кварталы. На улицах — густой муравейник. Причудливые иероглифы, драконы на вывесках домов. Кумирни, курильни, притоны, театры...

Специфический аромат китайских блюд и китайская режущая безмотивная, стрекочущая музыка. У китайских театров странные привлекающие афиши с изображением таинственных привидений, сражений, кривых ятаганов, убитого мандарина и скелета с фонарями в провалах глаз.

Толпы стремились дальше к западу, к иллюминированному мосту, на знаменитую сингапурскую Малай-стритт.

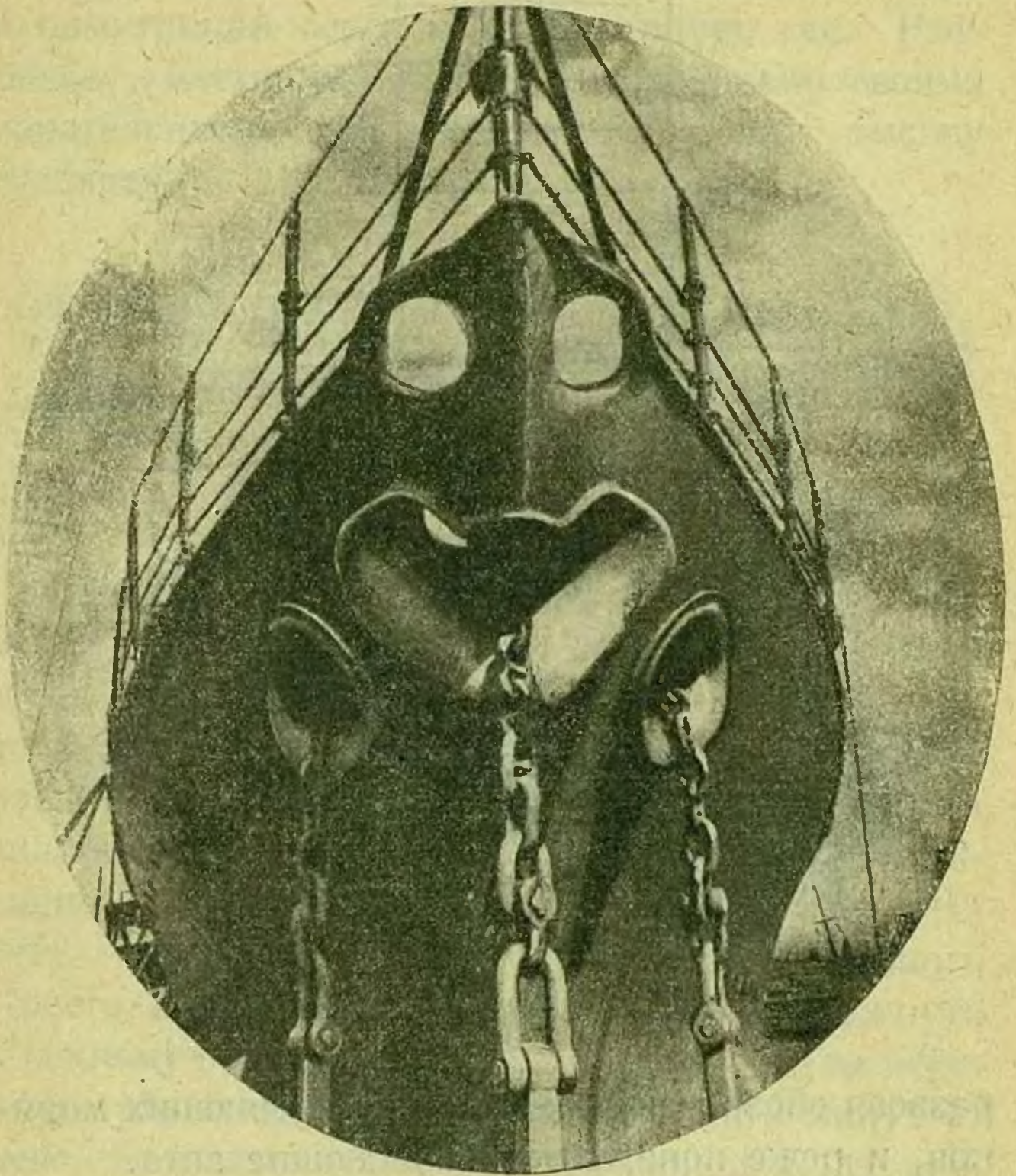
Справа и слева, перекидываясь словами, тянулись ленты прохожих. По середине бегали рикши,

---

<sup>1</sup> Джек — джаз - банд — негритянский оркестр.

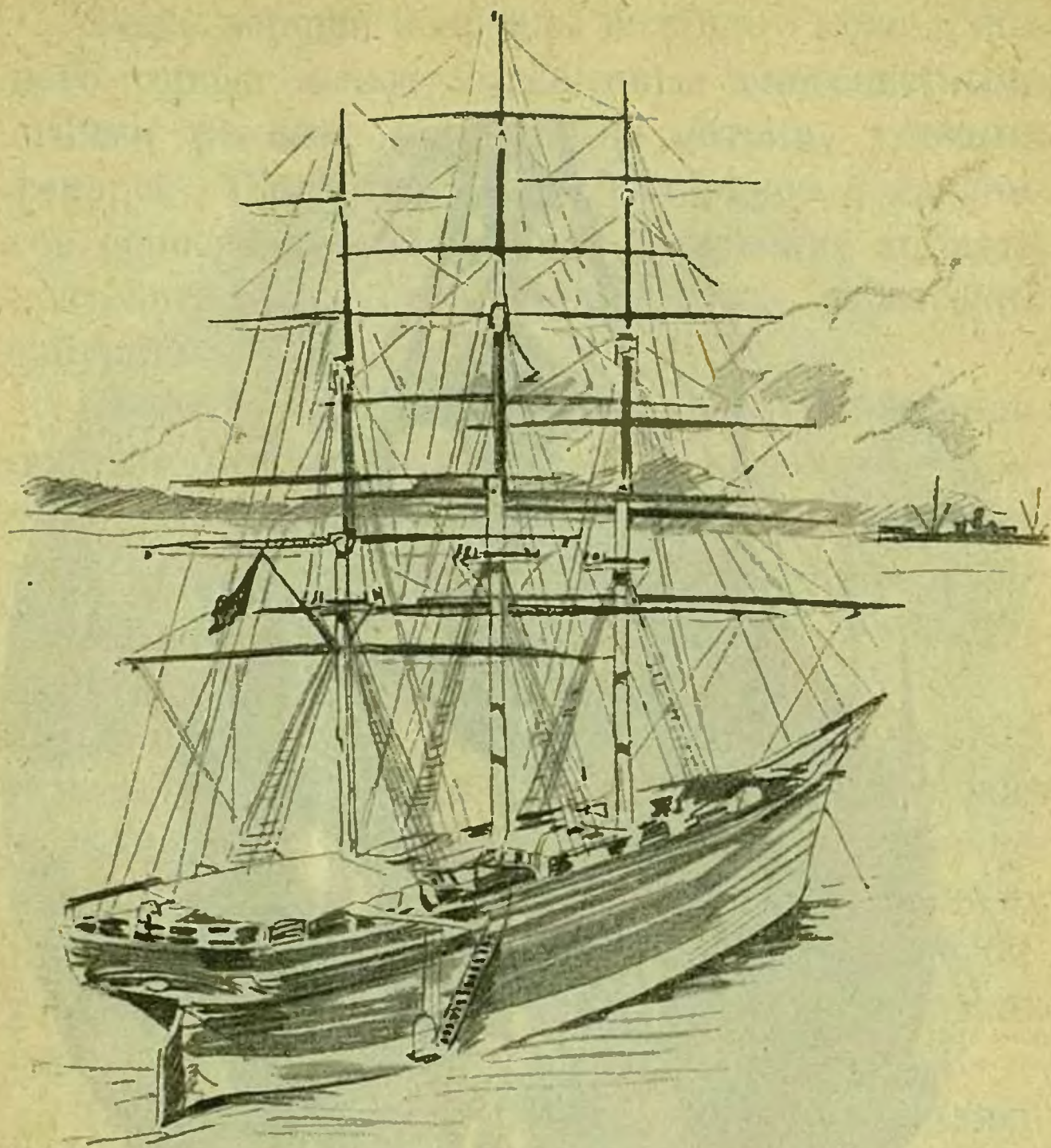
<sup>2</sup> Спиртной напиток, делается из ароматных ликеров.





Наш сосед по стоянке в Сингапуре.





Парусник.

развозя обзоревающих туристов, гуляющих моряков, и реже попадались фыркающие авто.

Китаец-шоффер в конце улицы обернулся ко мне:

— Уэр? (куда?) — спросил он.

— Бэк (обратно). Раффельс-роад.



И мы покатали обратно на шикарную улицу с шуршащим асфальтом, блестящим отелом и памятником основателю Сингапура ген. Раффельсу, местному мяснику, уложившему своими карательными экспедициями не одну тысячу туземцев.

## ОТ ТАЙФУНА К МАНИЛЕ И ШАНХАЮ.

Нежным утром покинул «Трансбалт» бухту Сингапура и взял курс на зюйд-ост, чтобы днем переменить на ост, а еще позже — пойти на норд-ост.

Зайчонок Ильюша ходил довольный обновками. В Сингапуре по инициативе партячейки собрали среди команды монет, и парень оделся. По судну шли работы. Практиканты-механики помогали машинистам чистить лебедки палубные, мыли палубы, красили переборки, причесывали и умывали «Трансбалт». Подходили к экватору. На небе вечером зажигалось созвездие Южного Креста, Белой Медведицы юга, указывающих путь к южному полюсу. Но экватор мы все же не перешли. Мы были в расстоянии тридцати минут от него, на полградуса, а потом пошли на северо-восток к тропику Рака, который в Тихом океане проходит через остров Формозу, на 23° широты.

Справа от нас, к югу, оставался Архипелаг, Суматра, Банка, Борнео, острова Паруна,



Лабуан... Слева начинался Сиамский залив. Наш путь лежал по Южно-Китайскому морю.

Когда прошли последний маяк Малаккского пролива (маяк представлял собою высокую каменную башню на камне, выступающем из моря, сложенную из темных и светлых плит), наша радиостанция приняла тревожные сведения о тайфуне. Прямо по нашему курсу шел тайфун. По расчетам, сделанным штурманами, за десятым градусом он нас поймает, а тайфун — штука более серьезная, чем шторм Индийского.

«Трансбалту» не следовало попадать в полосу тайфуна и особенно сильного тайфуна. Капитанский мостик «Трансбалта» плохо выносит сильные ветры, а очутиться судну без мостика, а вахтенному помощнику с мостиком не на судне — больше чем неприятно.

От тайфуна бегут. И «Трансбалт» тоже убежал. В случае, если радио о погоде подтвердят в дальнейших сводках сообщения о движении тайфуна по курсу «Трансбалта», было решено зайти и отстояться в ближайший порт. Следующая радио-сводка подтвердила сообщение, и «Трансбалт» зашел в Маниллу.

Филиппинские острова — колония Северо-Американских Соединенных Штатов в Тихом океане. 298 000 квадратных километров и 8 миллионов жителей. Богатые растительностью чудные острова с сильным, выносливым и красивым племенем,



покоренным кровавой цивилизацией американцев. Филиппины выделывают коноплю, сахар, табак. Манилльские сигары имеют мировую известность. Филиппины вывозят, кроме того, копру. Но для Америки Филиппины больше всего важны как стратегический пункт — точка опоры для амери-



Команда футболистов. Манилла.

канского влияния в Тихом океане. Военная и экономическая морская база.

Главный город Филиппинских островов — Манилла на острове Люцон. Двести девятнадцать тысяч жителей. После ликвидации приморских бело-бандитов те из них, у кого было награбленное золото, переехали в Маниллу, обзавелись шикарными виллами и живут, не желая знать ничего, кроме собственного благополучия.





В бамбуковых зарослях. Манилла.

Манилла и окрестности — изумительные по красоте, кроме того — курорт для богатых американцев и место спортивных состязаний. На пляжах гремит модная музыка, и купающиеся тут же, в купальных костюмах, танцуют модные танцы.

Неожиданное появление «Трансбалта» произвело впечатление взорвавшейся бомбы, и два дня стоянки в порту выбили из колеи нормальную жизнь городских зевак.



В военной гавани сверкали броней миноносцы и два дредноута, под звездными флагами. По рейду метались глиссера,<sup>1</sup> катера, а у ангаров гидроавиационной службы то и дело поднимались и опускались новенькие военные гидро.

Город кишит автомобилями. Прокат на час — пятнадцать-двадцать центов. Кино работают с двенадцати дня. На улицах грандиозные рекламы последних боевиков...

А в центре страны что-то не то, не клеится. В газетах кого-то пугают, присуждают к каторжным работам, увозят для суда в Штаты. Но все глухо, неясно. Правда, понять нетрудно. И на Филиппинах есть беспокойный элемент, мечтающий о свободе. Вот от него и очищают страну.



Тайфун прошел. Он пронесся мимо скоростью до 15 узлов в час. Мы оставили залив американской колонии, показав манильским зевакам свою корму.

Прощайте, золотые тропики. Мы подошли к Формозе, самому южному из японских островов, завоеванному Японией всего лишь в 1895 г. У Формозы мы вышли в Тихий океан, но ненадолго. Сутки хода, и «Трансбалт» вошел в другое тайфунное гнездо — Восточно-Китайское море.

---

<sup>1</sup> Скользящая моторная лодка с пропеллером.



Хотя радио-сводки и говорили о тайфунах, но непосредственно угрожающих нашему курсу — не было. Мы спокойно, без хлопот, подошли к Шанхаю. В Шанхае «Трансбалт» последний раз должен был взять уголь. Два месяца с лишним мы не имели своих газет. Отрывки сообщений по радио говорили очень мало. Подходя к Шанхаю, мы не представляли совершенно, что мы там можем увидеть и как нас встретят.

Ничего. Не так страшно. Собственно, даже совсем не страшно. Тут мы увидели то же, что и в других портах. Китайская полиция очень любезно разрешила нам сойти на берег.

В порту мы стали рядом с «Симферополем» — нашим судном, пришедшим из Владивостока в очередной шанхайский рейс. «Симферополь» сгружал фрахт.

На пристанях было необычайно тихо. Суда стояли безжизненно, и совершенно не чувствовалось движения. По разгрузке приходящих в порт иностранцев работали колониальные войска или небольшие отряды рабочих японцев, под охраной колониальных войск.

Войска были преимущественно английские, меньше — японских. Но даже такие разгрузки — с помощью штрейкбрейхерских рук — были редки. Порт уснул. Уснул и европейский город.

В китайском городе на улицах обычное шумное движение. Пестрые толпы, пестрый говор,





Река в окрестностях Маниллы.

пестрые дома, пестрые кварталы. Все везде пестро и шумно. Китайцы большую часть дня проводят на улицах, в общественных столовых, в банях, в театрах. В китайском театре удивительно забавно. Играют не торопясь и не стесняясь. Если, во время кровопролитной сцены боя на кривых ятаганах, на сцену каким-то образом попадает маленький китайский бэби, то бой приостанавливается, бэби уносят и только



после этого продолжают. Из угла в угол летает мокрое грязное полотенце; его назначение — вытирать пот. Китайчата разносят в маленьких чашечках густую, невкусную, холодную жидкость, называемую китайским чаем. Но есть и другие театры, как есть громадные дома, наряду с маленькими хрупкими постройками, авто и рикши, магазины и лавочки. Книжные магазины, журналы, газеты...

По улицам китайского города были расклеены плакаты, призывающие к забастовке и борьбе с штрейкбрехерами, размноженные плакаты — снимок с убитых англичанами студентов во время последней демонстрации.

Белые предпочитали не ходить в китайский город так же, как и китайцы в европейский. По улицам города белых расхаживали военные патрули. У зданий иностранных миссий, банков и контор лежали мешки с песком и стояли усиленные наряды колониальной полиции с пулеметами.

За время нашей стоянки в Шанхае не было ни одной демонстрации; переговоры с иностранцами вызвали некоторое затишье, и в городе более или менее все было спокойно, если не считать нескольких приколотых патрулями, в ночные обходы, китайских кули.

Китай больше не хочет играть роль раба. Он не желает ни англичан, ни французов, ни аме-





Туземные женщины. Остров Люцон.

риканцев, ни японцев. Он требует пересмотра договоров, делающих из китайцев рабов, — договоров, заключенных под жерлом иностранных пушек, договоров, делающих иностранцев полными хозяевами Китая.



Китайцы борются как только могут. Все побережье охвачено забастовочным движением. Десятки тысяч берут национальные знамена и выбрасывают освободительные, не признающие власти иностранцев, лозунги: «П р о ч ь р у к и о т К и т а я!».

Отношением к Советской России китайцы подчеркивают свое отношение к остальным иностранцам. Как только толпа узнавала, что мы с «Трансбалта», нам устраивали овации и чуть не несли на руках. В то время, когда иностранные суда искали рабочих рук для погрузки угля, Союз китайцев-грузчиков демонстративно предложил свои услуги «Трансбалту» и поставил на погрузку несколько сот рабочих.

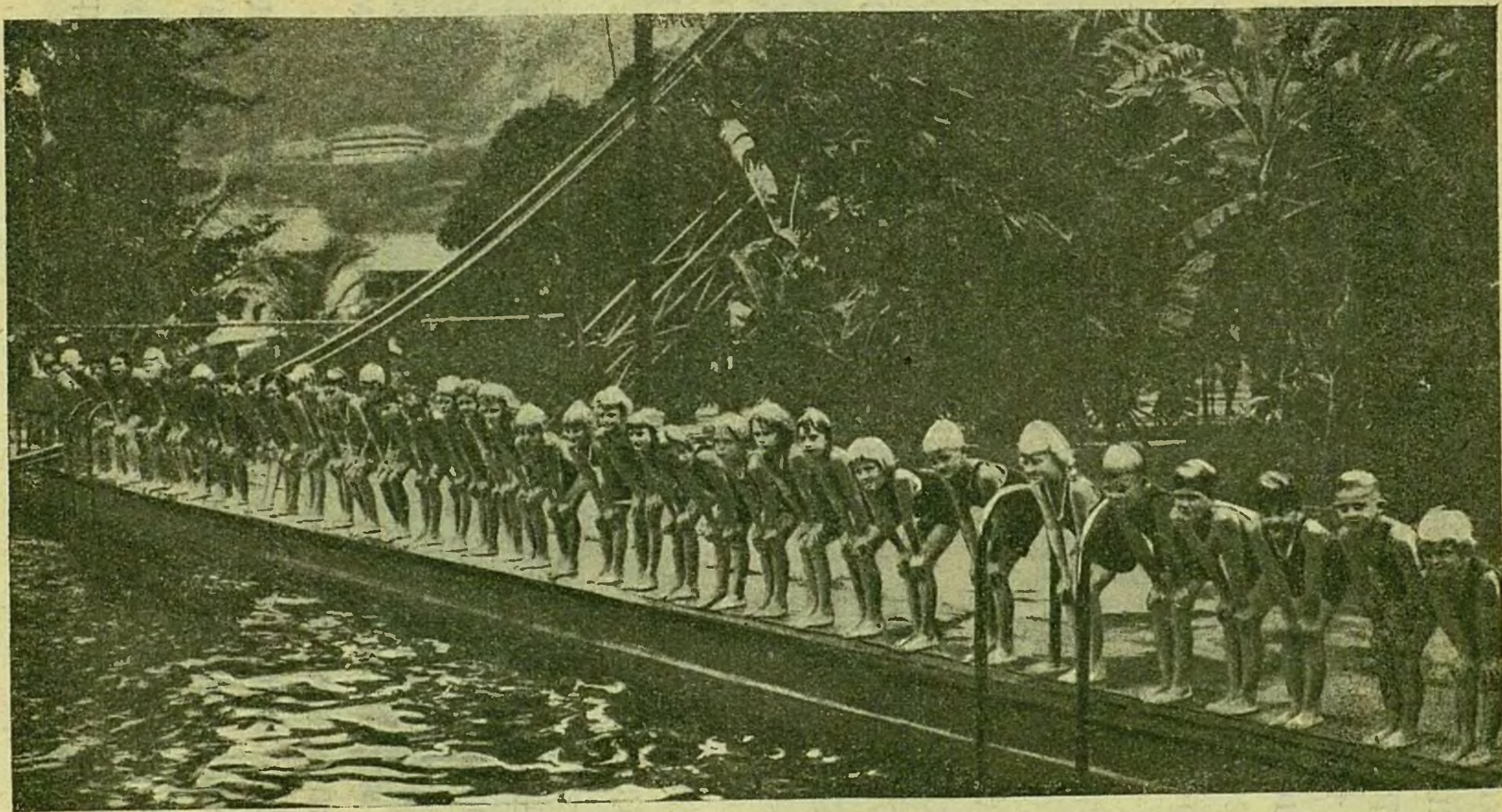
К вечеру у места стоянки «Трансбалта» и «Симферополя» собралась толпа и кричала «ура».

— Лусский. Ул-ла. Совет Лосиян... Ул-ла!..

Китайская полиция не вмешивалась в это дело, а иностранная полиция получила предписание избегать лишних столкновений. Достаточно было пустить искру, чтобы получить хорошее пламя.

Мы ушли раньше «Симферополя», и наш уход долго еще будут помнить стоявшие рядом иностранные суда. Их грузили штрейкбрейхеры. Грузили медленно — рук не хватало. Они теряли время. Нас погрузили в два дня, а к моменту





Детский пляж. Манилла курорт.



отхода собралась толпа тысяч в пять. Мы отдали концы и покинули гавань при бешеных криках «Ура Советской России!..»

Южный Крест остался позади. На черносинем ночном небе заструился серебристый свет млечного пути — Белая Медведица указывала дорогу к полярной звезде.

### **«ТРАНСБАЛТ» ПРИШЕЛ....**

Кончался большой каботаж.<sup>1</sup> Солнце стало редким гостем. Потянулись родные берега Приморья. Каждый клочок земли орошен кровью тысяч партизан, погибших в борьбе с интервентами-японцами и бело-бандитами в 1920 — 1923 гг.

Спрашивать у капитана или его помощников, когда придем, скоро ли Владивосток, — не рекомендовалось. Огрызаются:

— Когда придем, тогда и придем!

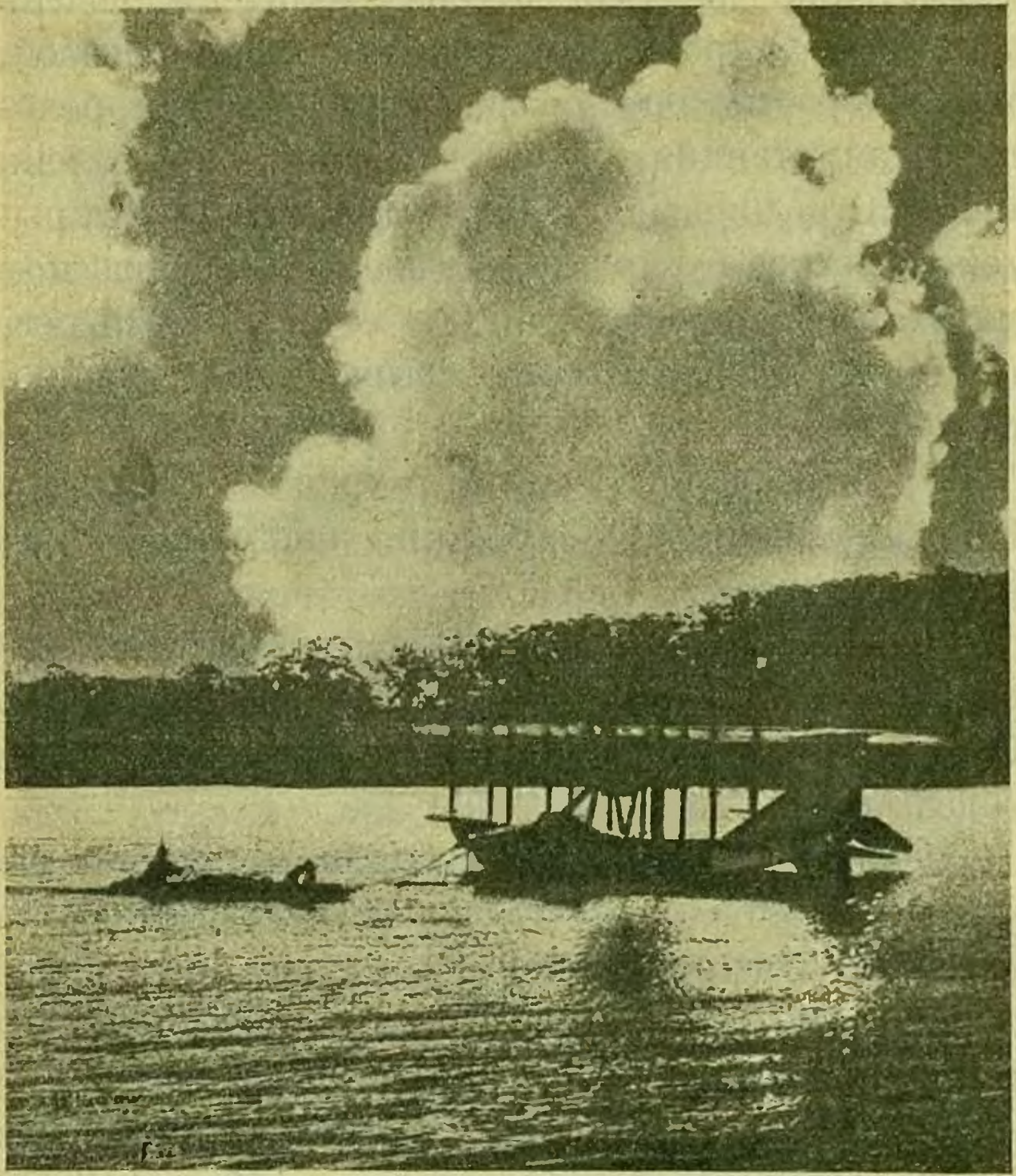
Бывали случаи — в девяти часах хода от Владивостока схватывал тайфун, уносил в океан и держал в открытом море по пяти суток. А у моряков к тому же считается дурной приметой спрашивать о времени прихода.

По левому борту, на седых от туманов сопках, кое-где мелькнет домик, поселение, взрытое сна-

---

<sup>1</sup> Плавание по внутренним морям. Каботажем можно назвать и плавание из одного родного порта в другой. Как и здесь — Одесса — Владивосток.





Американский военный гидроплан. Манилла.

рядами место. Показался остров Скреплев, русский остров, — очертания Владивостокской бухты. Самой бухты еще не видно, но видны внешние, выходящие к морю берега. На островах копошились люди. Крестьяне. Скреплевский



маяк, как и сам остров Скреплев, очень занятен. Остров выдается из моря глыбой, точно горб верблюда. На верхушке метеорологическая станция, у берега скрытый в зелени маяк. Строения маяка находятся в хорошо укрытой от ветров бухточке. Ночью на Скреплевском маяке ревет сирена, и иногда ее заунывный рев, предупреждающий суда, слышен во Владивостоке.

— Свои! Свои! Опять у себя в Советии... Ребята, смотрите, — русский, настоящий русский. Урраааа!..

Мы свертываем мимо Скреплевского маяка, огибаем его и входим в пролив, ведущий в гавань. От маяка к «Трансбалту» отплыла лодка. В ней сидел бородатый дядя.

И как-то приятно было сознавать, что вот мы у своих берегов. Дядя в лодке возьмет и заговорит на русском языке. На берегу и в гавани не будет полиции, не будет полицейских катеров, не будет тайных шпиков, тенью следующих за вами.

И даже как-то странно казалось, что этого не будет. Определенно не верилось. «Как это? Не может быть! Нас не встретят катера маринполис? Невероятно! За нами не будут следить?— Скажите кому-нибудь другому! Я сам знаю, как это бывает!»

Команда, практиканты, администрация, наконец, я и старичина Рыбий Глаз — побрились,



облачились в нормальные костюмы со штанами ниже колен, от которых мы уже успели отвыкнуть, и рубашками выше пояса, позабытых нами всерьез и надолго.

Настроение как перед большим торжественным праздником. Пусть мне играют духовые оркестры марш «Старые Товарищи», пусть не проходят мимо стройные колонны войск, отряды цветистых пионеров. Пусть не колышется море красных знамен и лозунгов... Пусть! Но для нас маршем звучат гудки паровозов и пароходов родного порта, а серые в тумане строения радуют нас больше всяких парадов. Мы у себя.

Двигаемся. Разрезаем волны. Идем ближе и ближе к берегу, к центральному городскому молу. Отдаем якорь. Ждем катера с таможенными досмотрщиками.

Город-бухта, сопки. Все перед нами. Владивостокские ребята рассказывают. По спардэку и боодэку разбились на группы во главе с побывавшими во Владивостоке или уроженцами Приморья. Их внимательно слушают и просят объяснять и показывать.

Первый этаж — берег, на нем пристани, пакгаузы, доки, небольшие верфи. Вокзал железной дороги. В заливе несколько огромных великолепных укрытых бухт. Выше второй этаж — центральная улица города, раньше Светланка — теперь Ленинская. Многоэтажные каменные



дома — фасадом к морю. Бросается в глаза большая вывеска на белом доме «Редакция газеты Красное Знамя». От удовольствия и нетерпения (как говорят) сосет под ложечкой.

Вправо Ленинская переходит в пригород Егершель — район укреплений, Корейскую слободку и др. Влево она тянется очень далеко. Влево так называемый «Гнилой угол» и ипподром — место встреч футбольных команд.

За Ленинской, выше в сопки, отходит ряд улиц. В сопках тоже поселки, пригороды, заводы. Но они скрыты от глаз наблюдателя, стоящего на спардэке парохода.

В гавани три иностранца. Два «англичанина» и один «джеп». Джеп полупассажир. Англичане грузовики. Два наших Совторгфлотца. Пришли с Камчатского рейса и из Китая.

Весь город знает и видит, что пришел «Трансбалт». Весь город знал, что «Трансбалт» придет, ждал его прихода. Весь город высыпал на берег встречать «Трансбалт». Те, кто мог, наняли лодки и кружились вокруг парохода. Перебрасывались приветствиями, наводили справки. Спрашивали о рейсе.

К пароходу подошел катер. Появились ребята из пограничных отрядов. Дали местную газету. Три месяца мы их не видели. Каждая буква прыгала и звала к себе. Вот и о нас. Нас ждали на два дня позже.



Моряки на катере радостно приветствовали знакомых в команде. Многие не виделись по пять — десять лет. Нас ставят к молу. Темнеет. Таможенники обещают в течение двух часов кончить осмотр. Темнеет еще больше. Осмотр кончен. Снимают охрану. Мы на берегу. На Ленинской горят огни и моросит дождь.

Владивосток — город с будущим. У Владивостока великолепная естественная гавань. Недалеко от города — сучанские каменноугольные копи...

В Сибирь из Владивостока ведут два пути: Амурская железная дорога через Хабаровск — областной центр Приморья и через Харбин, по территории Маньчжурии — Китайско-Восточная железная дорога. Недалеко от Читы, между Читой и Нерчинском обе дороги сходятся и входят в Великую Сибирскую железнодорожную магистраль.

Дальний Восток — огромный, богатейший край. Недаром японцы в свое время пытались забрать себе этот лакомый кусочек. В Приморье богатые рыбные места, лес, пушнина, каменный уголь, золото. Сейчас Дальний Восток понемногу приходит в себя, оправляется от тех страшных, жутких ран, которые нанесла ему японская интервенция и плеяда бело-бандитских правительств. За время интервенции на Дальнем Востоке, в частности, во Владивостоке, сменилось двадцать две власти.



Уходя, интервенты разрушили целые кварталы. Взорвали форты, увезли с собой все, что можно было увезти. Здорово пограбили.

И Владивосток, как выздоравливающий больной, после тяжелой изнурительной, кошмарной болезни. Он уже может свободно дышать. Сердце работает без перебоев, четко. Весь организм крепнет с каждым днем.

В городе спокойно. Бегают «красные галстуки». В комсомольских клубах работа на полном ходу, на площадках перед школами занимаются физкультурой в популярном во Владивостоке баскет-болле.

А жители, просыпаясь по утрам, дома ли, в городе, или на даче на 20-й версте, у берега Амурского залива, не спрашивают друг друга, шопотом, предварительно посмотрев вокруг:

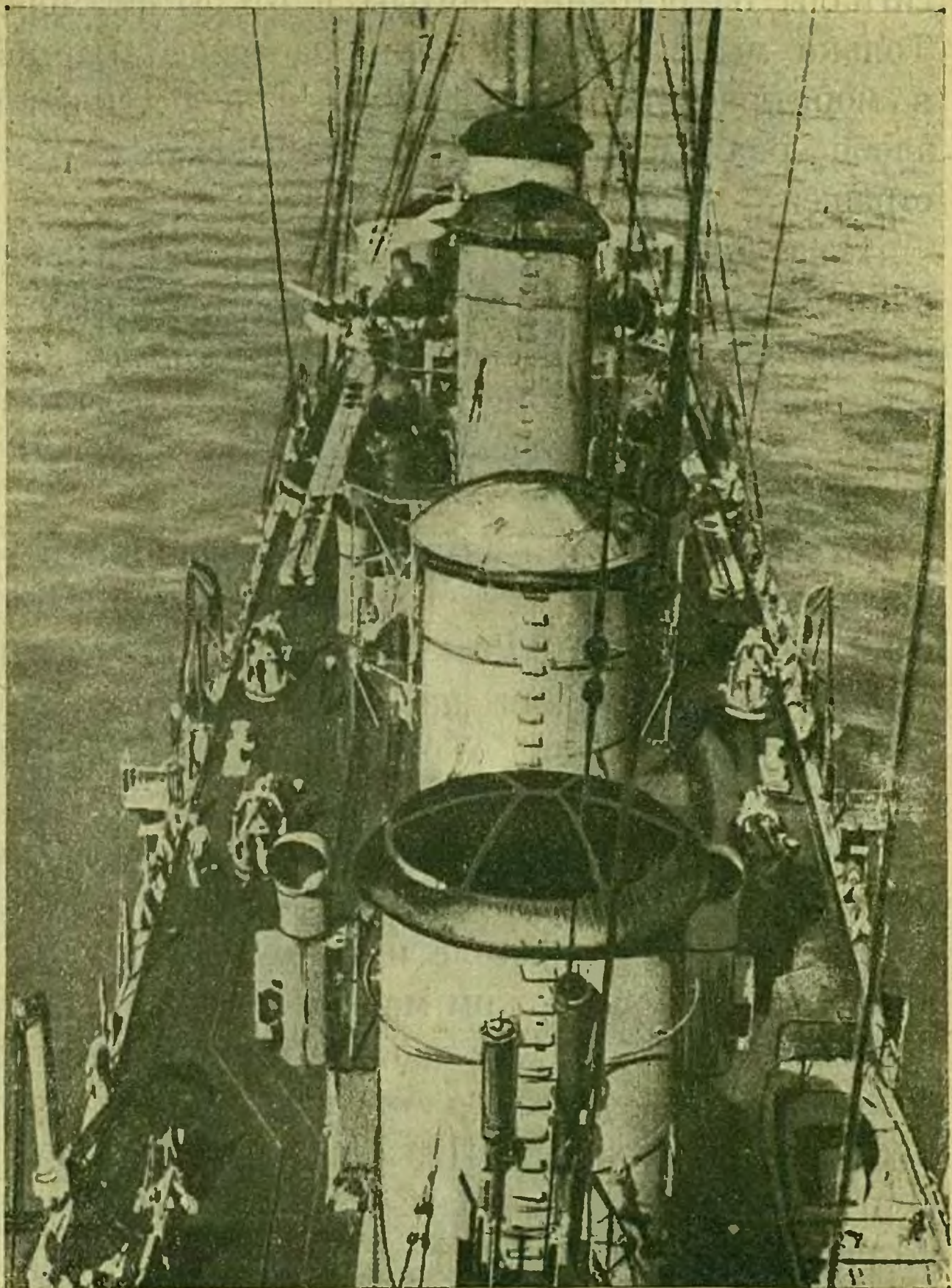
— А кто у нас сегодня — Меркулов, Дидерикс или Семенов?..

Красные партизаны очистили край от мусора.

На «Трансбалте» практиканты и матросы организовали футбольную команду и с утра до вечера, между пакгаузами на пристани, против стоянки шипа, тренировались, забивая мяч в один гол. Они вызвали на матч городские команды.

Против «Трансбалта» вверху — центр города. Бегают трамвай, мелькают пешеходы, авто и лошади. Правее красное здание, управление





«Восинный Американец», Шанхай.



порта, — «Райкомвод». Над крышей неуклюжие сигналы о состоянии погоды в открытом море. Только мы вошли в гавань, за нашей кормой в море разыгрался тайфун, — и в бессильной злобе рвал седые тучи. Нам он был уже не страшен.

Над городом скопились хмурые облака; накрапывало. Несмотря на серый день, на борту не сиделось. Мы целый день носились по городу. Смотрели и говорили, спрашивали, рассказывали. В городе только и говорили о «Трансбалте».

Вечером — в один из первых дней стоянки — наши ребята взяли катер и поехали на английский грузовик «Персес» компании «Блюферн Лайн». Они забрали на катер всю команду и привезли на борт «Трансбалта» английских парней.

Капитан «Персеса» был очень недоволен таким братанием. Накануне ему здорово попало на берегу. Он был навеселе и к кому-то пристал, кичась своим британским могуществом. Ну, ему и показали, что могущество Британии не всегда и не везде имеет силу. Английский бокс сдал русскому, и капитан «Персеса» возвратился на борт своего судна с разбитым носом и синяками на рыжеватой физиономии.

Но его злоба осталась при нем, а команда приехала к нам в гости. Мобилизовали говоря-





Штрейкбрехеры. Шанхай.

щих по-английски, молодые английские моряки порассказали нам о себе. В кают-компании устроили товарищеский чай. Концерт. Было очень весело и тепло. Дружески тепло.

На прощанье целовались и крепко жали руки: — Мы расскажем Англии, и в Бристоле, и в Гулле, и в Дувре узнают — хороши ли русские ребята!..

Тем временем готовились к разгрузке. Пробовали лебедки. Открывали трюмы. Очищали пристань. Готовили пакгаузы.

На борт потянулись экскурсии пионеров и школьников. Заяц Ильюша добрался до места, одетый в новенький сингапурский



костюм, кепи, желтые туфли, с небольшим чемоданчиком (в чемоданчике сменны белья, полотенце, носки) — он уходил с «Трансбалта». Команды и комсомольская ячейка не ограничились материальной помощью. Ильюшу устроили в фабзавуч при судостроительных мастерских и, наверное, его примут в комсомол.

С сигнальной вышки управления порта сняли буревые сигналы.

— Владимир (начпорта) убрал мебель, — говорили в городе...

Тайфун успокоился. Солнце разогнало тучи, просушило улицы и окончательно водворилось на голубом, с перистыми, легкими, белыми облаками, небе.

Вот теперь можно было по-настоящему погулять, посмотреть город. А город — очень занятный. Особенно заняты окраины. В Приморье крыши домов из гофрированного, оцинкованного железа. На окраинах, и просто не в центре, а чуть дальше к сопкам или слободкам — деревянные, толевые дома с большими окнами. Совсем жилища пионеров (первых поселенцев) северной Америки. Корейская слободка на берегу моря, у выдающегося высокого, узкою стеной мыса, — с корейскими фанзами и домами, крытыми железом, большими окнами и лесом мачт рыболовных небольших шхун — совсем городок Ном на Аляске.



Спокойный, маленький залив, с каменным молом, яхты, байдарки,<sup>1</sup> ялики, сампаны — это яхт-клуб.

Купальни. Вышки с досками для ската в воду и трамплинами. Очень хорошие купальни. Специально вышка физкультурников — загон для игры в ватерполо,<sup>2</sup> сотни купальщиков и купальщиц. Китайские кварталы. Китайский базар. Китайские театры. Корейцы. Японцы. Китайцы. Это одна часть города. Другая — рабочие кварталы — там больше русских; почти одни русские.

Центр. Смешанное население. Административные, партийные, профессиональные учреждения. Конторы банков, трестов, редакций, магазины, вокзал — всевозможные управления. Рестораны, кино-театры...

В 20 верстах двадцатая верста или ст. Океанская — местный курорт. Дома отдыха. Лес, пляж, море. Купаться там иногда довольно опасно: в Амурский залив заплывают осьминоги, спруты, цветные медузы, от цветных медуз при прикосновении к телу появляются лишай и зуд.

Одна из достопримечательностей — трамвайный стрелочник. В городе одна единственная стрелка. Трамвай сворачивает только в одном

---

<sup>1</sup> Лодки, покрытые кожей моржа.

<sup>2</sup> Водяной мяч.



месте — там, где он идет вниз к вокзалу и вверх к первой речке.

И вот во Владивостоке один единственный стрелочник «Стрелочник города Владивостока».

Сопки — вторая достопримечательность, к сожалению, в противоположность к первой, не единственная. Когда я забрался на самую высокую сопку, я понял, почему эти холмы зовут именно так. Я понял, когда достаточно посопел, именно «сопел» — при восхождении на один из холмиков, да к тому же самый большой.

С сопки на залив, город и дальше — на горизонт открывался прелестный вид. Город лежал у ног. Между сопками чернели крыши домов. Извилистой линией вырисовывались берега залива. Четкой змейкой убегала по берегу железная дорога. По длинной Ленинской бежал трамвай. «Трансбалт» и люди, копошащиеся кругом него. Пароходы на Егершели. Катера в заливе. Все — такое миниатюрное и четкое, будто бы я смотрел в обратные стекла бинокля.



Сейчас Владивосток занят пограничной охраной. Борьба с контрабандистами. Контрабандой занимается большая часть китайцев, и работают контрабандисты очень серьезно. Через границы переезжают обозами, вооруженные винтовками, а иногда и пулеметом. Пограничным отря-



дам приходится вести очень серьезную борьбу, борьбу, в которой нередко играют в «коробочку».<sup>1</sup>

Китайцы работают на контрабанде, корейцы тоже, отчасти, занимаются таким делом, но большая часть корейцев и японцев, кроме того, шпионы. Тут дело сложнее и опаснее... и борьба со шпионами совсем иная борьба.

Среди корейской молодежи много комсомольцев, комсомолок и очень хорошие пионерские отряды. В корейской слободке прекрасно оборудованный клуб. Среди взрослых корейцев много шпионов, работающих в пользу Японии.

Китайцы не любят японцев. Китайцев-шпионов — нет. Но зато китайцы «купежа» есть. Китайцы-контрабандисты.

Одеваются китайцы в национальные костюмы: балахоны, широкие, короткие штаны, мягкие ватные туфли, кургузенькие шапочки, в роде татарских тюбитеек, но из черного мягкого шелка. Женщины ходят тоже в штанах. Китаянок с испорченными ногами значительно меньше, чем с нормальными. Варварский обычай деревянных колодок для женских ног, чтобы приостановить их рост, скоро будет окончательно мертвым.

Японцы. Японцев во Владивостоке осталось мало. После интервенции они очень быстро эвакуировались, покинули Приморские края.

---

<sup>1</sup> «Сыграть в коробочку» — умереть.



Японцы - мужчины ходят в костюмах, похожих на обычное европейское платье, но японки в живописных кимоно, с большими бантами сзади и с замысловатыми прическами, для сохранения которых во время сна подкладывают под голову камень или деревянную колодку.

И китайцы, и японцы очень любят веера и зонтики. На ногах у японок белые чулки с одним пальцем и мягкие атласные таби — подушки, иногда деревянные, которые они носят, прикрепляя к ноге ремнем.

У китайцев-мужчин очень жесткие волосы. Они стригут затылок, виски, и оставляют на голове забавную черную густую щетку волос. Волосы китайцев настолько жестки, что головой китайца можно очистить грязную куртку.



Рельсы с визгом и грохотом вылезали из трюмов и опускались на берег.

— Вира <sup>1</sup> по-малу! — Вахтенный у трюма давал сигнал, помахивая ладонью правой руки.— Вира по-малу...

Внизу скрепляли рельсы, каждая 320 килограммов. За прием шла тонна — три рельсы, их крепили к стреле, вахтенный машинист пускал в ход лебедку, и рельсы шли наверх. Вира. Когда они

---

<sup>1</sup> Вира — вверх — вытаскивай, подавай,



доходили до нужной высоты, приемщики на берегу кричали: — «Майна!» — Рельсы опускались, задевая борт и громыхая.

Внизу с каждой стороны грузили, цепляли рельсу крюками и с гиком по проложенным к пакгаузам рельсам ее тянули. У пакгаузов складывали в штабеля и отмечали тонны. На носовом трюме сгружали соль.

«Трансбалт» торопился сдать груз. Его уже ждал фрахт на обратный рейс: дерево на остров Моджи (Япония) и в Шанхай. А из Шанхая он должен вести груз чая в Одессу. Ребятки готовились в путь-дорогу обратно. Практиканты тоже возвращались на борт «Трансбалта», им не было никакого смысла ехать железной дорогой.

А пока команда в свободное время веселилась на берегу, завели знакомство с береговыми ребятами. Ходили в гости. Играли в футбол. Посещали комсомольские клубы.

Администрация не забывала местный театр — оперетту. Практиканты и команда облюбовали кино. Ездили на двадцатую версту.

Я и Виктор бродили по городу. Особенное внимание мы уделили «Орлиному гнезду» — историческая сопка с окопом, где отбивались от банд партизаны. С «Орлиного гнезда» город и залив были, как на ладони.

Против сопки, на другом берегу «Золотого рога» высился потухший вулкан. Склоны вул-



кана поросли орешником и густым кустарником. На вершину вела узкая желтая тропинка. Местные ученые говорят о возможном возрождении потухшего вулкана.

### **ЧЖАН-ЦЗО-ЛИН — „КИТАЙСКАЯ“ ПОДРЯДЧИК.**

Почему китайчонок Миша Цум-Шин-Лин сказал отцу и матери в Хун-Ло:

— Я хочу в Советскую Россию...

Мальчуган с забавной мордочкой, с улыбкой как светлое маленькое солнышко. Для него Советская Россия была сказкой, мечтой. И когда брат, китайский купеза, собрался в Владивосток по делам, Миша Цум-Шин-Лин опять сказал:

— Я хочу в Советскую Россию.

Это было в 1922 г.

Я встретился с Мишей в клубе китайских транспортных рабочих на углу Корейской и Пекинской.

О китайцах говорят как о неопрятном, грязном народе. Совсем не так. Китайцы очень чистоплотны. Порядок и чистота в клубе поражали. Светлые комнаты, стенные газеты шанхайских клубов, последние журналы на русском и китайском языках, снимки с жертв шанхайских беспорядков. Библиотека. Классы.

В классах шла серьезная работа. Тут проходят курс средней школы, в роде наших раб-



факов, по современной системе на передовом, литературном китайском языке.

В библиотеке много книг. С каждым парходом приходит свежая почта. Клуб и члены клуба получают китайские журналы, книги и газеты. Особенно заняты детские, маленькие журнальчики. Они прекрасно печатаются и ничуть не уступают в технике немецким, такого же типа, журналам. Своеобразная манера рисунка, подбор красок — делает их оригинальными и очень интересными.

Разбираясь в книгах, я посмотрел в сторону, и увидел маленького китайчонка-пионера. Его большие глазенки впились в меня, а на щечках от улыбки образовалась сеть маленьких лучистых морщинок. Так я познакомился с Мишей.

Китайцы, живущие недалеко от нашей границы, даже не только у границы, но и во всей провинции, прилегающей к границе, очень любят русские имена. (Больше всего они любят имя Василий.) Поэтому не надо удивляться, когда встретишь настоящего китайца и его будут звать Иваном.

Брат Миши уже год, как уехал в Корею. Миша жил у знакомой своей матери, тоже из Чи-Фу. Провинция Чи-Фу — сердце Китая. Умиравший на чужбине китаец думает и хочет одного — быть похороненным в Чи-Фу. Из Владивостока каждый пароход увозит с собой не



сдин, а несколько гробов. Но на этот последний каприз нужны деньги. Похороны покойника в Чи-Фу доступны только очень богатым китайцам. Бедные делают проще: труп умершего зашивают в холщевый белый чехол и ночью бросают на одну из улиц.

Миша Цум-Шин-Лин был вожатым китайского пионерского звена. На следующее после нашего знакомства утро он пришел на борт «Трансбалта».

— Почему же ты не привел своего звена, Миша? — спросил я его.

— Китайцы маленькие. Руками так, так, так, так, так... — Миша быстро заерзал руками по окружающим в машинном отделении блестящим предметам. — Машина работает шибико-шибико.<sup>1</sup> Рука была — руки нет.

Маленький Миша имел на все свое мнение.

— Знают ли, — спрашиваю я, — у тебя дома, что ты поступил в пионерский отряд?

— А мне что? Я поступил, я знаю.

— А домой ты хочешь?

— Мама зовет. Там Чжан-Цзо-Лин. Чжан-Цзо-Лин плохо. Здесь лучше. Там нет порядка. Там все хун-хузы.

И Миша рассказывал, как делаются хун-хузами и кто.

---

<sup>1</sup> Быстро.



— В Китае все купеза. Сегодня купеза деньги есть. Сегодня купеза грабит хун-хуза. Купеза завтра денег нет. О-о-о... Шибико-шибико пухое<sup>1</sup> дело. А завтра, завтра купеза сама хун-хуза есть. Грабит другой купеза. Опять деньги мало-мало. Опять торговать. Опять купеза. О-о-о, шибико-шибико шанго дело есть.

Миша сам говорил по-русски довольно чисто, но тут он для усиления впечатления коверкал язык, как это делают большинство китайцев, живущих в Приморье. При слове пухое (плохое) он опускал мизинец правой руки вниз и делал уморительное, печальное лицо. А говоря «шанго», улыбался и поднимал вверх большой палец, сжимая остальную руку в кулачок.

Тетка, как называл Миша знакомую своей матери, оказалась очень славной китайкой. Ее муж служил в госполитуправлении и работал в пограничных отрядах по борьбе с контрабандистами.

В том же дворе на Пекинской жила малютка-китайка. В первый раз я увидел ее у ворот. Маленькая девочка — лет трех. С плоским, славным личиком, глазами в створках и ротиком, как щелка в копилке. Она прижалась к стенке, одетая в деревянные башмачки, штанишки и кур-

---

<sup>1</sup> Плохое,



точку. Настоящая маленькая китаяночка. Миша подошел к ней:

— Лидочка, — сказал он, — очень хорошо говорит по-русски. Ну, Лидочка, поговори с ним.

Лидочка еще крепче прижалась к стенке и упорно отмалчивалась. Смотреть на нее и думать, что вот этот милый зверок может хоть слово сказать по-русски — было невозможно. Тонкие косички черных, жестких волосиков, торча во все стороны, спускались с головки на худенькие плечики. В черных створках глаз, на матовом желтоватом личике, под тонкой полоской бровей, бегали лукавые огоньки, а губы, тоненькие, как щелка копилки, сжались, и Лидочка долго и упорно всматривалась в меня.

— Не буду говорить! Не буду!.. — вдруг совершенно неожиданно прошебетала она чистым, четким выговором и скрылась в двери своей квартиры.

В Чи-Фу — городе — было много японцев. Китайцы очень не любят японцев. Японцы хотят сделать с китайцами то же, что сделали с страной Утреннего Спокойствия, с бедной Кореей. Они хотят заставить китайцев работать на себя, и китайцы не любят японцев.

Чи-Фу растет. Прошло время, когда в Китае верили в древние книги великого китайского ученого Конфуция и в шарики на шапочках китай-



ских мандаринов. В Чи-Фу, как и в других городах, появился трамвай, а с рикшами-китайцами, в легких колясках развозящими пассажиров, стали соперничать сильные, фыркающие машины-автомобили.

В Чи-Фу задымили трубы построенных фабрик, и владельцы этих коптящих небо труб стали искать рабочие руки. И чем дешевле можно было платить за них, тем больше радовались фабриканты.

А в Китае в каждой провинции много бедных семей с большим количеством ртов и маленькими возможностями. Тогда появились китайцы, которые ездили по провинции и вели с такими семьями переговоры.

Они уверяли, что незачем бедным людям иметь столько детей у себя, и предлагали отцам и матерям по два серебряных больших, тяжелых китайских доллара за маленькую девочку и по шесть таких же долларов за маленького мальчика.

— Пройдет год, — говорили они, — два года, ваш ребенок будет уметь сам зарабатывать свой хлеб, выучится мастерству и придет к вам обратно, обласканный богами и небом...

Так говорили китайцы, у которых в голове была злая мысль, а в карманах полные и тяжелые серебряные доллары, взятые у японских фабрикантов. Так они говорили, а после каждой поездки привозили в город маленьких китайчат.



Однажды Миша сидел на дороге в конце своей деревни Хун-Ло. Ему было только семь лет и он больше всего любил свою маму и вкусные жирные трепанги.<sup>1</sup> К нему подошел рослый китаец и спросил — хочет ли он посмотреть большой город, есть сладкие кусочки и играть с хорошими маленькими китайчатами.

Китаец угостил Мишу сладким кусочком. Что трепанга... Такого вкусного кусочка Миша не ел никогда, и даже сахар не был так сладок. Как случилось, что Миша заснул и проснулся в темной сырой дыре от плача десятка таких же, как он, маленьких и испуганных ребят, он не знал. Но он проснулся, у него отчаянно болела голова, и никто не пришел и не покормил его сладкими и вкусными кусочками. Миша заплакал и стал звать маму. Но остальные дети тоже плакали, тоже звали маму, и никто не слышал маленького Мишу Цум-Шин-Лина.

На полу, в низкой без окон с тусклым фонарем комнате валялись грязные, сырые циновки и на циновках, прижавшись друг к другу, кучи грязных маленьких мальчиков и девочек.

Прошло много времени, и китайчата устали плакать. Они присмирели, расползлись и стали спрашивать друг друга о мамах, сладких кусочках, большом городе и страшном драконе, схва-

---

<sup>1</sup> Жареные съедобные черви.



тившем их. Они уже решили, что находятся в животе у этого дракона, когда в потолке открылся люк и по спущенной вниз лестнице с хлыстом сошел низкорослый широкоплечий японец в плоской соломенной шляпе и широких роговых очках.

Он сказал, что если кто будет плакать, то не пойдет с ним, а кто не пойдет с ним — будет избит большим хлыстом, который японец держал в руке. А кто не будет плакать и будет делать все, что ему скажут, — получит вкусное кушанье и сладкий кусочек.

Китайчата устали плакать. Им хотелось есть. Никто не остался внизу. Они поднялись по лестнице выше и очутились тоже в полутемной комнате. Тут каждого посадили за станок и заставили скручивать кожаные ремешки, пригонять хвостики веревочек и делать что-то у страшно-улюлюкающих машин. Между ними ходили злые японцы с хлыстами и подгоняли тех, кто медлил.

Два раза их кормили, а вечером, когда в стеклянные дырки на потолке заглянула луна, их согнали вниз.

Китайчата устали и, как только почувствовали под собой цыновки, заснули.

На другой и следующий дни продолжалось то же самое. Миша Цум-Шин-Лин решил бежать. Однажды родители привезли его в город. Он



знал, где живет его дядя, брат матери, знал, что знай дядя, где он, Миша, то не позволил бы дядя бить Мишу хлыстом, потому что маленький Миша устал и не может больше работать.

Но один бежать Миша тоже не хотел. Он решил, что нужно бежать всем. И совершенно неожиданно в один из дней представился случай. Наверху кто-то закричал, и японец, кормивший детей, бросился по лестнице наверх и не захлопнул за собой двери. Миша первый сообразил, что делать, и, радостно крикнув, бросился наверх, увлекаая за собой остальных ребят.

Солнце и свежий воздух опьянили и ослепили ребят. На дворе, куда они выскочили, у большого кирпичного здания со стеклянными окнами, столпились рабочие и, негодуяюще крича, махали красными флагами и наступали на японцев, припертых к стене.

— Они кричат, что не хотят работать, — подумал Миша.—Я тоже не хочу так работать. Я хочу к маме.

Рабочие-китайцы, увидав китайчат, закричали еще яростнее, схватили ребят на руки и, махая ими, с криками вырвались из ворот фабрики на дорогу, в город.

В конторе японец вызывал полицию. Патрули японских солдат встретили толпы рабочих и потребовали обратного возвращения. Но рабочие не повиновались. Началась стрельба.



Кули<sup>1</sup> стремились вперед, не обращая внимания на убитых и раненых, камнями отвечая на ружейный огонь.

В городе стоял гарнизон китайской армии генерала Чжан-Цзо-Лина.

— Что Чжан-Цзо-Лина. Чжан-Цзо-Лина шибко пухое генерала, Чжан-Цзо-Лина мамало деньга любит. Чжан-Цзо-Лина японская подрядчик. Японская генерала...

Рабочий китаец, схвативший на руки Мишу Цум-Шин-Лина, отвез его в Хун-Ло. Обрадованные родители хорошо поблагодарили кули, и когда Миша Цум-Шин-Ли при отъезде старшего брата в Советскую Россию опять сказал, что он хочет вместе с ним, то и мать и отец не возразили ничего.

Миша Цум-Шин-Лин не любит китайскую купезу, не любит японскую купезу. Он не любит никакой купезы. Он знает, что всякая купеза шибко, шибко машинка (мошенник) есть. Он хочет быть пионером, хочет быть комсомольцем. Он хочет много, много учиться.

— Когда я вырасту, — мечтает он, — то поеду в Москву, в Кутв,<sup>2</sup> а оттуда к себе в Китай, и мы выгоним Чжан-Цзо-Лина.



<sup>1</sup> Китайские рабочие.

<sup>2</sup> Коммунистический Университет Трудящихся Востока.



С утра шел частый, мелкий дождь. Незамощенные улицы города размылись. Вниз, к Ленинской текли быстрые потоки. На сопках повисли хмурые облака.

В отрядах у пионеров не смотрели на погоду. Кончали последние сборы. Очередная партия отпирывалась в лагерь за 75 километров — в Шкотово. К 4 часам дня дождь перестал, осталась сырость в воздухе и лужи на мостовых. К вокзалу начали собираться отряды.

Четко отбивая шаг, в синих формах прошел отряд корейских пионеров. Загорелые, черноволосые они казались оттисками с одного клише. Мягкой пружинистой походкой, с большими, сравнительно с телом, выюками на спине, они ловко обогнули угол последнего переуллка, и, остановившись у вокзала, развернули свой фронт в одну шеренгу. Подошли китайские звенья, собрались русские отряды. В пять часов два вагона в составе дачного поезда взяли полный груз пионеров в адрес лагеря на Шкотове.

### **ТРЕТИЙ ЗВОНОК ОТМЕНЕН!..**

— Без гроша в кармане, — гордо сказали мы, вступая на Владивостокский берег. — Без гроша в кармане.

— Мы, это — я и Виктор Рыбий Глаз. К Владивостоку от наших скудных денежных запасов



не осталось даже воспоминаний. А до Москвы еще 10 000 верст. В море эти сухопутные около 10 000 километров были чем-то несуществующим. А стоило подойти решительно и твердо к вопросу



Китайские скауты. Шанхай.

о возвращении, то становилось даже как-то неловко. Не ехать же зайцами по Великой Сибирской железнодорожной магистрали.

Но журналист никогда не падает духом. Где есть газета, там есть и выход. Фельетон дал воз-



мoжнoсть пoслaть в Мoскву пять тeлeгрaмм. Кaждaя гoвoрилa:

### ШЛИТЕ ДЕНЕГ.

Тeлeгрaммы пoлeтeли в Мoскву. Мы, кaк и вce, питaли к тeлeгрaфу тaйнoе и явнoе пoчтeниe. Я впoлнe пoнимaл уважeниe крeстьянинa, тaк oбъяcнявшeгo рaбoтy тeлeгрaфa:

— Ты вoт, Митряй, пoйми. Лeжит этa бoльшaя cбaкa. Хвoст у нaс, в дeрeвнe, a мoрдa в Мoсквe. Зa хвoст дeргaнeшь, a oнa и зaлaeт, пoдлaя. Хвoст у нaс, a лaeт-тo oнa в Мoсквe.

Очевиднo, нaшa cбaкa oхриплa, пoтeрeлa гoлoc. Мы упoрнo дeргaли ee зa хвoст вo Влaдивoстoкe, a рeзультaтoв никaких. Ждeм дeнь, другoй, трeтий, пятый, сeдьмoй. Ничeгo. Ни дeнeг, ни oтвeтнoх тeлeгрaмм. Тaкиe и пoдoбнoе случaи нaзывaют oжидaниeм у мoрe пoгoды. Сквeрнaя пoгoдa вышлa нa нaшy дoлю. Нo мы, вeрнoе сaмим сeбe, рeшили пoслaть пoдaльшe свoих мoскoвских друзeй и двигaтьcя в путь-дoрoгу.

Если вeрить в сaмoгo сeбe, тo вceгдa случaeтcя чтo-нибудь тaкoe, вызвoляющeе из любoй «гaлoши». A я и Виктoр уceлись в бoльшyю гaлoшy, и уceлись, кaжeтcя, дoвoльнo прoчнo.

Билeт дo Мoсквы стoит oкoлo сeмидeсяти рублeй. Нaс двoе. Стo сoрoк. Ну, a питaтьcя нужнo. В двe нeдeли кaждый слoпaeт рублeй пo



двадцать, не меньше. Итого, еще сорок, плюс сто сорок — сто восемьдесят. Ого... Попробуйте, найдите за день перед отъездом сто восемьдесят рублей. Найдите наверняка, без промаха, я буду жать ваши лапы, если вы найдете. Продать в газеты можно — ну, от силы, на пятьдесят.

Я встречаю студентов, милых, хороших ленинградских ребят, при чем двое храбро двигаются по нашим стопам. Едут с «Трансбалтом». И мы совершаем преступление. Уголовное, имеющее свою статью в уголовном кодексе Республики. Они дают нам свои льготы. Урра — мы спасены.

Нно... но... но... еще ряд но. Одна льготка на семьдесят пять процентов... а наши желудки не признают льгот Главпрофобра. Что же, на сцену является еще один студент, да еще хозяйственник, работающий на практике в одном тресте и пребывающий во Владивостоке по служебным делам. Он тоже возвращается в Ленинград, и у него есть часть нужной нам суммы денег. Он нас субсидирует. Вопрос сводится к тому, чтобы получить на дорогу наличными. Еще два фельетона, и визит во Владивостокское отделение «Тихоокеанской Звезды» — областной газеты. Десятиминутный разговор и обещание на утро.



Через двадцать часов после нашего решения выехать во что бы то ни стало утром 11 августа,



в 7 часов утра я и Рыбий Глаз, напевая наш боевой гимн, свертывали свой багаж.

Наш багаж. Не рисуйте вашей фантазией большие чемоданы из крокодиловой кожи. Не думайте о китайских безделушках, японских изделиях, акульих челюстях, раковинах, индусских идолах, не думайте о трофеях, с какими обычно возвращаются домой из дальних стран путешествующие, странствующие. Если вы мысленно возьмете в руки чемоданчик такой, ну, с каким ходят в баню, и корзиночку чуть побольше, вы будете иметь самые точные данные о нашем багаже.

Работы по разгрузке на полном ходу. Еще никто не верит, что мы уедем. Все знают наши денежные дела и хитро, но добродушно посмеиваются. Незаметно спускаемся по трапу и идем на вокзал. Прохладно. Ночью шел дождь. Чувствуем себя весело и бодро. Даже рады, что не прислали денег, что мы добьемся всего сами, без помощи Москвы.

На вокзале еще никого. Занимаем очередь на посадку. Виктор отправляется на «Трансбалт» пожать честные лапы парням.

К 8-ми является студент-хозяйственник со своим приятелем. Он еще не знает Виктора, да и я-то с ним познакомился 20 часов тому назад.

— Что, уже? Прекрасно. А где ваш товарищ? Получили деньги? Еще минутку. Мне нужно кое-



что устроить, с нами едет одна девушка. Она решила сделать это час назад, и у нее еще нет билета...

Студент-хозяйственник с приятелем исчезают в публике. Вот еще одно забавное приключение. Девушка, решившая час назад ехать в Москву. Что? Почему? Как?

Наконец является Рыбий Глаз. Он машет правой рукой и горделиво показывает ее мне. Да, рука выглядит забавно. Она, во-первых, онемела, во-вторых, покрылась черными жирными пятнами от пожатий. Он успел перепрощаться чуть ли не со всем экипажем.

— Ну, а как тот парень, приходил?

— Вот их вещи.

В этот момент подходит наш спутник. Девятый час. До отхода час, не больше. А у меня... мне нужно получить деньги, позавтракать. Я голоден, как волчья стая. Знакомлю Виктора и бегу... расталкивая толпу.

— Не опоздай! — кричат мне вдогонку.

В «Тихоокеанской Звезде» заведующий конторой выгребает в обмен на фельетоны всю наличность кассы. Одно дело ликвидировано. Осталось три. По дороге на пароход покупаю кусок мыла. В кают-компании лопаю в последний раз коробку сардинок. — Десять минут.

— Прощайте!

— Счастливого!



— Валяйте, ребята!..

— Ну, ну...

Но больше без слов, просто железная хватка рук, и дальше — Иван Семенович сидел у себя в каюте и что-то писал. Он долго жал мою лапу:

— Знаете, ребята... вот прошлый рейс был с нами тоже журналист... ну, как его — Чернов. Так вот, вы не как он. Вы — «н а с т о я щ и е п а р н и».

Мои часы показывают 9.35. Поезд уходит 9.45. Вбегая в вокзал, я слышу второй звонок.

Сентябрь 1925 г.



## СОДЕРЖАНИЕ

---

	СТР.
1. Два новых Колумба . . . . .	5
2. Не верьте картам прошлого столетия! . . . . .	8
3. Когда говорят зайцы . . . . .	17
4. Город, где меняют деньги . . . . .	22
5. Нужны ли вывески островам? . . . . .	32
6. Англичане в Египте, или Египет у англичан . . . . .	40
7. Афера капитана «Екатерина Инглези» . . . . .	48
8. Суэц - стритт . . . . .	51
9. Самое жаркое место на земном шаре . . . . .	55
10. Портфель колониального джентльмена . . . . .	63
11. Вери стронг муссон! . . . . .	71
12. Священная корова. «Люди против обезьян» . . . . .	85
13. Под желтой тряпкой на Сингапурском рейде . . . . .	98
14. От тайфуна к Манилле и Шанхаю . . . . .	113
15. «Трансбалт» пришел . . . . .	124
16. Чжан-Цзо-Лин — «японская подрядчик» . . . . .	140
17. Третий звонок отменен!.. . . . .	150





CONTENTS

1	Introduction
2	Chapter I. The History of the Church
3	Chapter II. The Doctrine of the Church
4	Chapter III. The Ministry of the Church
5	Chapter IV. The Sacraments of the Church
6	Chapter V. The Moral Teaching of the Church
7	Chapter VI. The Church in the World
8	Chapter VII. The Church and the State
9	Chapter VIII. The Church and the Future
10	Index



РУАЛ АМУНДСЕН

# ПО ВОЗДУХУ ДО 88° СЕВЕРНОЙ ШИРОТЫ

АВТОРИЗОВАННЫЙ ПЕРЕВОД С РУКОПИСИ  
М. А. и М. М. ДЬЯКОНОВЫХ

С РИСУНКАМИ И КАРТАМИ

СОДЕРЖАНИЕ: 1. Полет. (Написано Р. Амундсеном.) 2. Чем был занят помощник начальника экспедиции. (Написано Я. Рисер-Ларсеном.) 3. Отчет о «№ 24» от момента старта до того, как мы 26-го мая присоединились к «№ 25» и его экипажу. (Написано Лейфом Дитриксоном.) 4. В ожидании. (Написано Фр. Раммом.) 5. Погода. (Написано Якобом Бьеркнесом.)

Летом прошлого года известный путешественник и исследователь северных стран норвежец Амундсен, предпринял попытку использовать аэроплан для полета к Северному полюсу. Об этом удивительном путешествии и рассказывает интереснейшая и хорошо написанная книга Амундсена. В ней, кроме его рассказа, есть также интересный рассказ его помощника по путешествию Рисер-Ларсена, летевшего на другом аппарате, и еще три статьи. В последних описываются приключения со вторым аппаратом, а также ожидания тех, кто остался ждать на Шницбергене возвращения улетевших. Книжка прекрасно издана и иллюстрирована художественно-выполненными рисунками. В библиотеке быть она непременно должна и может быть рекомендована, как интереснейшее чтение для нашего юношества в особенности.  
(Рабочая Москва, от 7/IV-26 г.)

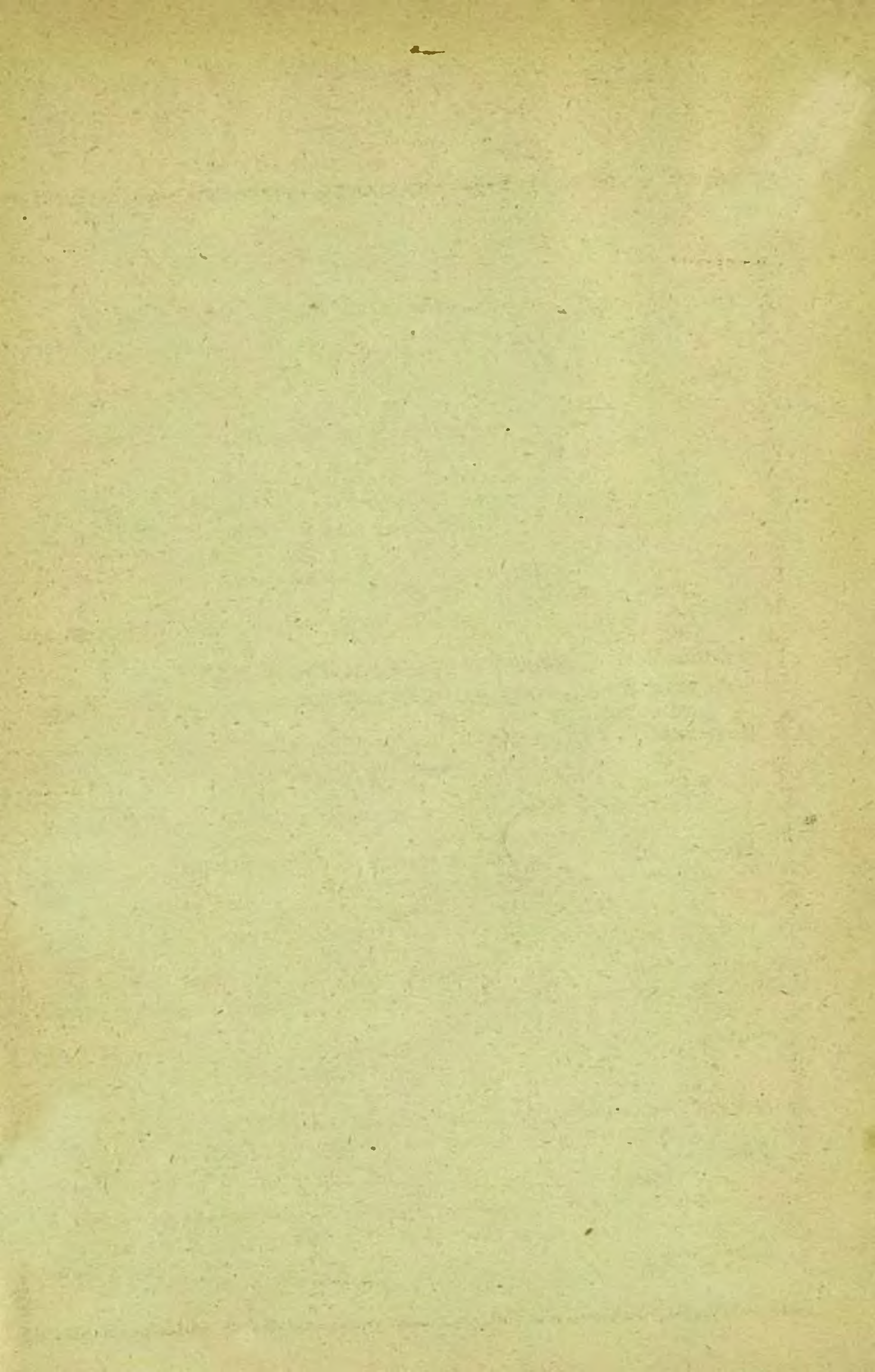


ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО РСФСР  
МОСКВА — ЛЕНИНГРАД

БИБЛИОТЕКА ПУТЕШЕСТВИИ

- Аппенская, А. Н. — Путешествия Свен Гёдина. Стр. 296. Ц. 2 р.
- Арнольд, В. М., проф. — По островам Малайского архипелага. Изд. 2-е. Стр. 308. Ц. 1 р. 50 к.
- Бек, Курт. — Обитель снегов. (Путешествие на Гималайские ледники.) Изд. 2-е. Стр. 144. Ц. 1 р.
- Берг, Л. С. — Открытие Камчатки и камчатские экспедиции Беринга. Стр. 238 + 3 карты. Ц. 3 р.
- Бондарский, М. С. — Великий северный морской путь. Историко-географический очерк открытия Северо-Восточного прохода. Приложение: А. Э. Нордильд. Вокруг Европы и Азии на пароходе «Вега» в 1878—1880 гг. Стр. 255 + карта. Ц. 1 р. 50 к.
- Геккель, Э. — Натуралист под тропиками. Под ред. К. А. Тимирязева. Стр. 127. Ц. 90 к.
- Дарвин, Чарльз. — Путешествие вокруг света на корабле «Бигль». Стр. 216. Ц. 1 р. 25 к.
- Догель, В. А. — Полгода в тропиках. Стр. 95. Ц. 60 к.
- Карницев, Н. — В неведомую даль. Путешествие Колумба и Магеллана. Изд. 3-е. Стр. 156. Ц. 75 к.
- Карницев, Н. — К южному полюсу. Путешествия Скотта, Шекльтона, Амундсена и других великих исследователей. Стр. 200. Ц. 70 к.
- Клокова, М. — В 21 милю от Южного полюса. Путешествие Шекльтона. Изд. 2-е. Под ред. и с предисл. проф. С. Г. Григорьева. Стр. 88. Ц. 70 к.
- Лебедев, Н. К. — Завоевание земли. Популярная история географических открытий и путешествий.  
Том I. Древнее время и средние века. Стр. 318. Ц. 2 р.  
Том II. Новое время. (XVI, XVII и XVIII вв.) Стр. 280. Ц. 2 р. 20 к.  
Том III. Замечательные открытия морских и сухопутных экспедиций XIX века и нашего времени. Стр. 424. Ц. 3 р. 25 к.
- Меч, Сергей. — К Северному полюсу. Путешествие Нансена и Пири. Стр. 151. Ц. 60 к.
- Никольский, А. М., проф. — Летние поездки натуралистов в Туркестане. На Ледовитом океане. В северной Персии. На Сахалине. Изд. 2-е. Стр. 244. Ц. 1 р. 30 к.
- Пинегин, Н. — В ледяных просторах. Экспедиция Г. Я. Седова к Северному полюсу 1912—1914 гг. Стр. 272. Ц. 2 р. 75 к.
- Пименова, Э. — Горы и их победители. История восхождений на горные вершины. Стр. 152. Ц. 1 р.
- Три месяца среди людоедов Суматры. Сокращенный перевод с нем. Н. Березина. Изд. 3-е. Стр. 128. Ц. 75 к.
- Ягодковский, К. П. — В стране полуденного солнца. Воспоминания о мурманской экспедиции. Стр. 317. Ц. 70 к.







# ГОСУДАРСТВЕННОЕ ИЗДАТЕЛЬСТВО РСФСР

## МОСКВА — ЛЕНИНГРАД

### КНИГИ ДЛЯ ДЕТЕЙ И ЮНОШЕСТВА.

#### Путешествия и приключения.

Амундсен, Руал. — По воздуху до 88° северной широты. Авторизованный перевод с рукописи М. А. и М. М. Дьяконовых. С рисунками и картами. Стр. 274. Ц. 3 р.

Ворезкин, В. — Алданские шерифы.

Дефо, Д. — Жизнь и приключения Робинзона Крузо. В переработке для детей старшего возраста М. Толмачевой. Под ред. А. М. Калмыковой. Стр. 164. Ц. 80 к.

Дефо, Д. — Жизнь и удивительные приключения Робинзона Крузо. Сокращенное изд. для детей среднего возраста. С иллюстр. Гранвиля. Перевод с англ. М. А. Шишмаревой и З. Н. Журавской. Под ред. К. Чуковского. Стр. 222. Ц. 1 р. 50 к.

За полярным кругом. Сборник рассказов.

Каринцев, Н. — В неведомую даль. Рисунки П. Алякринского. Изд. 3-е. Стр. 156. Ц. 75 к.

Каринцев, Н. — К Южному полюсу. Путешествие Скотта, Шекльтона, Амундсена и др. великих исследователей. С портретами и рисунками. Обл. В. Милашевского. Стр. 200. Ц. 70 к.

Каринцев, Н. — По звериным тропам. Повесть из жизни американских пионеров. Изд. 2-е. (Библиотека для детей и юношества. Средний и старший возраст.) Стр. 190. Ц. 75 к.

Кароти, А. — Наследство капитана Немо. Перев. М. А. Гершензона. Рисунки В. Голицына. Стр. 200. Ц. 80 к.

Кругосвет. Сборник для детей и юношества. Сост. Г. Гильгендорф. Рассказы, путешествия, приключения, новости науки и техники, физкультура. Стр. 96. Ц. 90 к.

Лебеденко, А. — Как я летал в Китай. (Чертежи М. Цехановского.) Стр. 168; 5 вклеек (чертежи). Ц. 1 р. 50 к.

Майн-Рид. — Приключение на реке Амазонке. Обработка А. Лазарева. Обл. худ. Гетманского. Печ.

Минкельсен. — Во льдах Гренландии. Путешествие. Перев. с датского А. Даманской. С иллюстр. Изд. 2-е. Обл. В. Голицына. Стр. 150. Ц. 60 к.

Рустал Бек Тагеев, Б. — Русский американец. Повесть в 2 частях. С иллюстрациями. Стр. 268. Ц. 1 р. 10 к.

Сенкевич, Генрих. — В недрах Африки. (Приключения двух маленьких англичан в степях и лесах Африки). Перев. с польского Евг. Троповского. Стр. 300. Ц. 1 р. 55 к.

Сервантес, Мигуэл Сааведра. — Рыцарь Дон-Кихот из Ламанчи. Сокращенный и обработанный для юношества перевод Марка Басанина. С рисунками в тексте. Стр. 198. Ц. 1 р. 80 к.



