

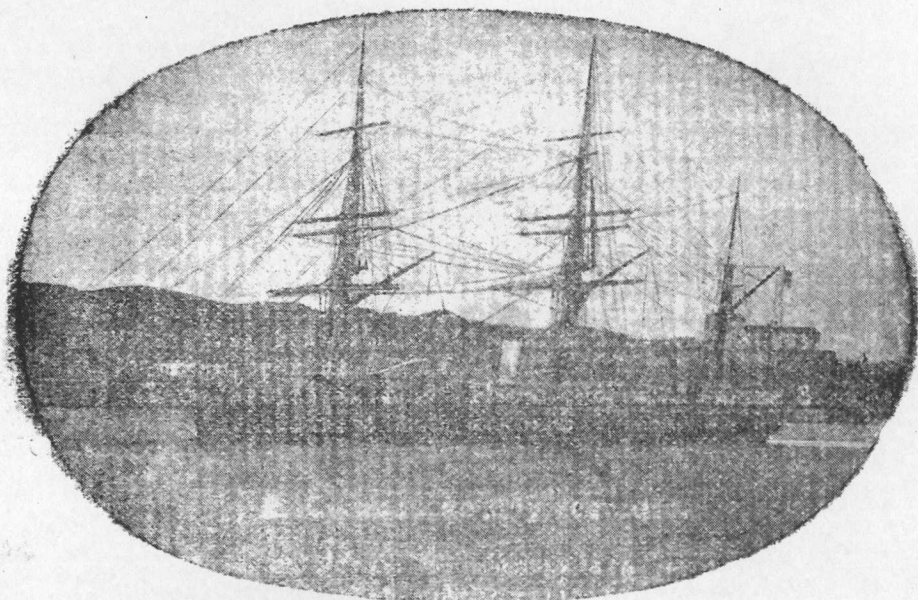
Ac 1715
17c 1978

РУССКАЯ МОРСКАЯ ЗАРУБЕЖНАЯ БИБЛИОТЕКА
№ 25

ВОСПОМИНАНІЯ

8/7

СТАРАГО МОРЯКА



Клиперъ „Крейсеръ“ входитъ въ Пирей въ 1891 г.

Вице-Адмиралъ
ФЛОТА ГЕНЕРАЛЬ-ЛЕЙТЕНАНТЪ
В. Н. ДАВИДОВИЧЪ-НАЩИНСКІЙ

Humboldt-Universität
Sprengel
Geographie
Kabinett

Всѣ права сохранены за авторомъ

Eingang No. 19 693

Katalog No.

ПОСВЯЩАЮ ЭТИ ВОСПОМИНАНІЯ РУССКИМЪ
МОЛОДЫМЪ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫМЪ МОРЯКАМЪ
НАСТОЯЩАГО И БУДУЩАГО ВРЕМЕНИ



ПРЕДИСЛОВІЕ АВТОРА

Когда отъ почти истекшей жизни, весьма продолжительной дѣйствительной службы въ военномъ флотѣ, полной энергичныхъ работъ, кипучей дѣятельности, а иногда и приключеній, при любви къ избранной морской профессіи, остается силою обстоятельствъ, примѣнительно къ возрасту, только отличная память и въ помощь ей старая небольшая записная книжка, а отъ дѣятельности въ эмигрантствѣ остается лишь то, что можетъ проявиться чернымъ по бѣлому, за столомъ на бумагѣ, пріятно тогда вспомнить это былое-минувшее! Только это и есть у пожилого русскаго эмигранта! Вѣкъ прожить — не поле перейти, и все-таки все пережитое кажется теперь точно это было вчера! Но всего не напишешь и не расскажешь. Я хочу передать въ печать пока только то, что болѣе рельефно запечатлѣлось въ моей памяти, какъ бы въ видѣ фотографій, случаевъ меня лично косавшихся или тѣхъ, гдѣ я былъ свидѣтелемъ.

— 0 —

Предупреждаю читателя, что я далекъ отъ мысли вообразать себя морскимъ бытописцемъ. Нижеизложенное имѣетъ цѣлью дать русской морской молодежи и тѣмъ, кто намѣревается стать морякомъ, возможность узнать кое-что о плаваніяхъ прежнихъ кораблей русскаго военнаго флота, и рассказать о томъ, что во время продолжительной службы въ морѣ мнѣ пришлось испытать или наблюдать. Возможно, что мною написанное заинтересуетъ будущихъ моряковъ, привлечетъ ихъ къ любимой мною профессіи и дастъ Родинѣ новыхъ „тружениковъ моря“, въ которыхъ Россія будетъ нуждаться. Тогда моя цѣль будетъ достигнута.

————— 3 —————

Интересное время службы въ русскомъ Императорскомъ флотѣ было въ періодъ 1876—1914 годовъ. Это было время постепеннаго перехода отъ деревяннаго судостроенія къ металлическому и отъ „дароваго“, паруснаго двигателя къ паровому. Парусные корабли не стѣснялись въ отношеніи ихъ дальности, они не требовали большихъ расходовъ на топливо, не зависѣли отъ наличія угля въ портовыхъ складахъ, а приспособленный къ парусному кораблю вспомогательный паровой двигатель позволялъ кораблю, когда надо, имѣя уголь, несмотря на безвѣтріе, заходить, пользуясь машиной, въ самыя отдаленныя мѣста береговъ океановъ, куда парусное судно, безъ машины, могло зайти только при бла-

гопріятныхъ условіяхъ погоды, теченій и вѣтра. Совокупности этихъ условій давала русскимъ военнымъ кораблямъ, этого періода времени, широкій просторъ плаваній, стоило дешево, по сравненію съ паровыми переходами кораблей современнаго флота и давало отличную и широкую практику въ морскомъ дѣлѣ личному составу флота, въ виду продолжительнаго пребыванія въ морѣ, при самыхъ разнообразныхъ условіяхъ.

Въ этотъ періодъ времени русское правительство посылало ежегодно по нѣсколько военныхъ кораблей въ такъ называемое „дальнее или въ заграничное плаваніе“: въ Тихій Океанъ, въ Америку и въ Средиземное море. Главная цѣль этихъ посылокъ заключалась въ предоставленіи практики личному составу, для выработки хорошо знающихъ свое дѣло профессионально-опытныхъ моряковъ. Другая, не менѣе важная цѣль посылокъ кораблей за границу, была защита русскихъ интересовъ на мѣстахъ, поднятіе тамъ престижа Великой Русской Державы и ея стараго Андреевскаго флага, обслуживаніе отдаленныхъ русскихъ окраинъ, а также охрана и защита русскихъ прибрежныхъ и водныхъ благъ и промысловъ отъ хищенія ихъ браконьерами, хотя эта охрана и защита не есть специальное дѣло военныхъ судовъ а дѣло организованныхъ прибрежныхъ жителей, будущихъ профессиональныхъ моряковъ объединенныхъ въ союзъ или въ „Морское сословіе“. (см. брошюру)

Авторъ

—о—

ПРЕДИСЛОВІЕ ИЗДАТЕЛЬСТВА

Автору приведенныхъ при семь воспоминаній привелось служить „въ дальнихъ плаваніяхъ“ на слѣдующихъ судахъ:

Въ 1879—1881 годахъ на фрегатѣ „Мининъ“ въ должности вахтеннаго офицера, въ плаваніи на Дальній Востокъ черезъ Суэцкій каналъ и при обратномъ возвращеніи фрегата въ Кронштадтъ. Въ Тихомъ Океанѣ „Мининъ“ состоялъ въ эскадрѣ адмирала Лессовскаго во время бывшаго тогда конфликта Россіи съ Китаемъ.

Въ 1884—1885 годахъ на фрегатѣ „Генераль-Адмиралъ“, въ должности вахтеннаго начальника, въ отрядѣ судовъ Средиземнаго моря, подъ начальствомъ контръ-адмирала Казнакова, во время бывшаго тогда конфликта Россіи съ Англіей.

Въ 1888—1891 годахъ на клиперѣ „Крейсеръ“ въ должности вахтеннаго начальника и ревизора, въ настоящемъ кругосвѣтномъ плаваніи, пройдя въ Тихій Океанъ черезъ Магелановъ Проливъ въ Вальпарайзо, оттуда въ Калифорнію и Канаду, а затѣмъ черезъ Берингово море во Владивостокъ, съ попутнымъ заходомъ въ Камчатку и въ Японію. Во время

службы въ эскадрѣ Тихаго Океана, подъ начальствомъ адмираловъ Шмита и Назимова, „Крейсеръ“ посѣтилъ много русскихъ, китайскихъ, японскихъ и англійскихъ портовъ Тихаго Океана, нѣсколько разъ ходилъ снова въ Камчатку и на острова: Командорскіе, Японскіе, Сахалинъ, Тюлений, Филиппинскіе и другіе. Въ Кронштадтѣ „Крейсеръ“ вернулся черезъ Средиземное море.

Эти три продолжительныя „дальнія плаванія“ были на желѣзныхъ судахъ съ высокимъ рангоутомъ, съ полнымъ паруснымъ вооруженіемъ и со вспомогательными паровыми машинами. Винты этихъ кораблей были двухъ-лопастные, подъемные, что позволяло имъ легко превращаться въ настоящіе парусные корабли съ неограниченной дальностью. Вслѣдъ затѣмъ автору пришлось совершить „дальнія плаванія“ на трехъ иныхъ судахъ, уже только паровыхъ, а именно:

Въ 1896—1897 годахъ на миноносцѣ „Пакерортъ“ № 120 въ должности командира, въ плаваніи изъ Кронштадта вокругъ Европы въ Средиземное море, въ составѣ отряда судовъ контръ-адмирала Андреева, на островъ Критъ, для усмиренія бывшаго тогда тамъ возстанія.

Въ 1897 году на крейсерѣ II ранга „Посадникъ“ въ должности старшаго офицера по портамъ Средиземнаго моря.

Въ 1897—1898 годахъ въ такой же должности на эскадренномъ броненосцѣ „Сисой Великій“ въ плаваніи изъ Средиземнаго моря снова въ Тихій Океанъ, въ Портъ Артуръ, гдѣ быть при подъемѣ тамъ Русскаго флага.

Въ промежутокъ между дальними плаваніями авторъ ежегодно былъ во внутреннихъ кампаніяхъ на разныхъ судахъ, въ томъ числѣ на нѣсколькихъ еще деревянныхъ*) въ должностяхъ, начиная отъ вахтеннаго офицера до командира разныхъ военныхъ кораблей включительно. Во время промежутковъ между плаваніями авторъ послѣдовательно занималъ дважды должности экипажнаго адъютанта, ротнаго командира, завѣдывающаго обученіемъ батальона новобранцевъ, старшаго адъютанта Кронштадскаго Военнаго Губернатора и Главнаго Командира и адъютанта его Штаба. Къ тому же времени относится прохождение и окончаніе курса военно-морскихъ наукъ въ Морской Академіи и курса миннаго дѣла.

Черезъ 26 лѣтъ активной службы и ежегодныхъ плаваній (въ суммѣ около 170 мѣсяцевъ, въ томъ числѣ 8 лѣтъ за границей, на 20 разныхъ военныхъ судахъ) авторъ выслужилъ по статуту „20 морскихъ кампаній“ и пенсію за долгую службу въ морѣ, а затѣмъ, какъ опытный морякъ, изучившій всѣ нужды русскаго флота и его службу, былъ приглашенъ занять вновь создававшуюся должность завѣдывающаго централь-

*) На фрегатахъ: „Петропавловскъ“ и „Свѣтлана“ и на пароходо-фрегатахъ: „Олафъ“ и „Смѣлый“

нымъ мобилизаціоннымъ органомъ въ Главномъ Морскомъ Штабѣ. Дѣло это было тогда въ русскомъ флотѣ новымъ и никому еще неизвѣстнымъ. Продолжительная и настойчивая работа (1902—1912 гг.) по подготовкѣ возможности быстро привести флотъ въ состояніе военной готовности, при общей мобилизаціи, себя оправдала въ 1914 г., когда это понадобилось, на дѣлѣ.

Нижепомѣщенные 8 рассказовъ нами взяты изъ сборника многихъ другихъ, достойныхъ печати воспоминаній автора. Мы ограничились пока только этими рассказами съ цѣлью уменьшить продажную стоимость цѣлаго изданія, для увеличенія распространенія ихъ, имѣя въ виду напечатать послѣдующіе рассказы когда разойдется настоящее изданіе.

Издатели

ЧАСТЬ I.

НЕАПОЛЬ

Интересуясь рассказами о томъ, гдѣ я побывалъ и что видѣлъ во время продолжительныхъ плаваній моихъ вокругъ свѣта и нѣсколькихъ заграничныхъ по Средиземному морю, многіе задавали мнѣ вопросы: какой портъ или городъ на свѣтѣ болѣе всѣхъ вамъ понравился?

На этотъ вопросъ отвѣтовъ есть нѣсколько: по живописности, расположенія, по тропической природѣ и климату, по своеобразности, очень красивъ и живописенъ Ріо де-Жанейро, со своимъ огромнымъ рейдомъ, окруженнымъ горами, но Нагасаки, пожалуй, не уступитъ первому по живописности и полнотѣ жизни, тѣмъ болѣе, что въ Ріо де-Жанейро не трудно получить желтую лихорадку, которой въ Нагасаки не бываетъ. Очень красивъ и нашъ Петропавловскій портъ, съ огромной Авачинской бухтой и съ „солкой“ (вулканомъ) того же имени вдали. Природа тутъ сѣверная, почти дикая, но красивая уже потому, что это — Россія! Босфоръ съ Константинополемъ тоже красивъ; но на мой личный взглядъ, нѣтъ ни порта, ни города, нигдѣ въ мірѣ, красивѣе Неаполя! Впрочемъ я не безпристрастенъ! Причины сего были слѣдующія: Проплававъ около двухъ лѣтъ по портамъ Гальяно Востокъ, фрегатъ „Мининъ“, на которомъ я служилъ въ 1879—1881 годахъ, попалъ наконецъ въ Неаполь, возвращаясь изъ Тихаго Океана въ Кронштадтъ. Долго пробывъ тогда въ тропическихъ странахъ: въ Сингапурѣ и на островѣ Ява, мы очень страдали отъ жары. Съ острова Ява фрегатъ прошелъ черезъ Индійскій океанъ, въ предѣлахъ южнаго тропика прямо въ Адень, безъ захода куда-либо подъ парусами, въ теченіе 37 дней. На этомъ переходѣ мы изрядно голодали изъ за однообразія пищи, ввидѣ консервовъ и всѣмъ недоѣвшего риса во всѣхъ видахъ. Затѣмъ были короткі

стоянки въ Аденѣ, въ Суэцѣ и Портъ-Саидѣ, съ погрузкой угля, которая худо дѣйствовала на уже измученныя жарою нервы. Изъ Портъ Саида фрегатъ прошелъ въ Неаполь. Тамъ я раньше никогда не былъ. Очень красивъ Неаполитанскій заливъ! Дивный видъ на заливъ, на Везувій, на Сорренто, на островъ Капри, на Неаполь съ его историческими окрестностями и на темно-синее море, которое я такъ страстно люблю.

Мы пришли въ Неаполь въ 9-мъ часу утра. Никогда не забуду я времени, когда утомленные длинными переходами и изголодавшіеся однообразіемъ пищи, сѣли въ двѣнадцатомъ часу дня за обѣдъ. Къ обѣду уже получены были съ берега давно ожидаемый свѣжій хлѣбъ, закуски, супъ и жаркое изъ свѣжаго мяса, зелень, спѣлые фрукты и очень душистый вкусный мускатный виноградъ, котораго мы не видѣли больше 2-хъ лѣтъ. Въ довершеніе всего, лишь только мы сѣли за столъ, изъ иллюминаторовъ, снаружи — въ каютъ-кампанію полились музыка и пѣніе. Это прибыли на щлюпки итальянскіе музыканты и пѣвцы. Настоящихъ европейскихъ пѣнія и музыки мы давно уже не слышали. Небольшой итальянскій оркестръ „виртуозовъ на мандалинахъ и гитарахъ“ превосходно исполнялъ всякія новыя пѣсни въ томъ числѣ русскія и другіе веселые мотивы, акомпанируя нѣсколькимъ пѣвцамъ, съ голосами, достойными оперы, не попавшіе въ нее вѣроятно только потому, что оба пѣвца были слѣпые. Къ концу обѣда въ каютъ-кампанію прибыли продавцы винъ съ образцами своего товара, усиленно угощая всѣхъ образчиками своихъ очень вкусныхъ винъ, въ надеждѣ получить наши заказы. Этого они конечно достигли. Послѣ обѣда всѣ свободные офицеры сѣхали на берегъ. Денегъ у каждого было много, въ морѣ тратить ихъ было не на что.

Гармоничный и звучный итальянскій говоръ на улицахъ, вполне европейски благоустроенный городъ, прекрасные магазины, чудная погода, отсутствіе изводящей жары тропическаго климата, словомъ наличіе всего того, что мы, мореплаватели, давно не видѣли, произвело на меня неизгладимое, чарующее впечатлѣніе навсегда. Къ этому надо прибавить что я былъ здоровъ, молодъ, имѣлъ тогда мало заботъ и былъ настоящимъ офицеръ — мичманъ уже 2 ой годъ въ чинѣ!

Во время стоянки фрегата въ Неаполѣ я побывалъ на Везувіи, у самаго кратера, осмотрѣлъ откопанный городъ Помпею, сѣзидилъ въ коляскѣ на Байскій берегъ, видѣлъ бани Нерона, побывалъ на горѣ Сантъ-Эльмо, купилъ много сувенировъ для подарковъ.

Неаполь и по настоящее время я считаю самымъ красивымъ и самымъ пріятнымъ городомъ, какой я когда либо видѣлъ, хотя видѣлъ я очень много!

НА КЛИПЕРЪ „КРЕЙСЕРЪ“

Начало плаванія.

Возвратясь въ Кронштадтъ изъ второго моего Дальняго плаванія, (на фрегатѣ „Генераль-Адмираль“) я назначень былъ на должность ревизора клипера „Крейсеръ“. Это было въ началѣ 1888 года. „Крейсеръ“ назначень былъ итти лѣтомъ 1888 г. на Дальный Востокъ послѣ капитальнаго его ремонта и перевооруженія. Свыше семи мѣсяцевъ клиперъ готовился къ этому.

Онъ зимоваль тогда въ Петровскомъ докѣ въ Кронштадтѣ. Тамъ производился ремонтъ корабельнаго корпуса, котловъ, машины, палубъ, замѣна артиллерійскаго и миннаго вооруженій и почти всего рангоута. Особенно много заботъ и хлопотъ, въ теченіе этого не короткаго времени, выпало тогда на мою долю, какъ хозяина корабля-ревизора. Наблюденіе за ремонтомъ судна, его рангоута, стоячаго и бѣгучаго такелажа, парусовъ, 8 шлюпокъ, мебели, флаговъ, чемодановъ и коекъ команды, разной посуды, принадлежностей артиллерійскаго и миннаго вооруженій и всего многаго, прочаго, занимали у меня ежедневно весь день съ ранняго утра и до ночи. Параллельно съ этимъ мною составлялись расчеты потребности морской провизіи для команды (172 чел. и 17 офицеровъ), суммъ на окраску корабля и его шлюпокъ, суммъ на жалованіе и морское довольствіе служащихъ для внутренняго плаванія и въ кредитивахъ — на всѣ расходы заграничнаго плаванія. Выведенный весною 1888 года изъ дока въ Кронштадскую Среднюю Гавань „Крейсеръ“ приступилъ „къ вооруженію“, то есть къ постановкѣ на мѣсто рангоута, стоячаго и бѣгучаго такелажа, привязкѣ парусовъ, къ приему изъ складовъ и погрузкѣ всего остальнаго снабженія и укомплектованія на корабль. Къ концу іюля все было на мѣстѣ и клиперъ готовъ былъ къ плаванію. Команда и офицеры перебравшись на судно. Послѣ молебна съ водосвятіемъ и окропленія всего святою водою подняты были Андреевскій флагъ, гюйсъ и вымпель. Это означало „начало кампаніи“.

Еще до начала кампаніи, какъ то разъ, сидя за обѣдомъ съ офицерами клипера, въ Кронштадтскомъ Морскомъ Собраніи, нашъ командиръ капитанъ 2-го ранга Константинъ Ивановичъ Ермолаевъ, отличный морякъ, сказалъ намъ, что онъ врагъ предрасудковъ и не признаетъ ихъ. Къ числу предрасудковъ онъ относилъ невыходъ корабля въ море въ понедѣльникъ или 13 числа, такъ какъ иначе это предвѣщаетъ якобы несчастіе. Такой предрасудокъ дѣйствительно существуетъ среди моряковъ всѣхъ почти странъ. Чтобы покончить, разъ навсегда съ такимъ предрасудкомъ сказалъ командиръ: „я нарочно выйду съ клиперомъ въ наше первое

плаваніе въ понедѣльникъ 13 августа. Упоминаю объ этомъ теперь, изъ за того, что дальнѣйшее показало, какъ это ни странно, что предразсудокъ иногда подтверждается, какъ это видно изъ послѣдовавшаго событія.

Послѣ начала кампаніи, принявъ полный запасъ угля, клиперъ вышелъ изъ гавани и сталъ на якорь на Маломъ Кронштадтскомъ рейдѣ. Тамъ были приняты порохъ, снаряды, патроны и мины. Теперь все было готово. Оставалось испробовать на ходу машину, опредѣлить девицію и испытать артиллерію. Для этого намѣчено было совершить плаваніе до Ревеля и обратно. Какъ бы въ награду за продолжительную и энергичную мою работу по изготовленію корабля къ дальнему, ему предстоящему плаванію, командиръ далъ мнѣ пяти-дневный отпускъ въ Москву, чтобы проститься съ родными. Мой отпускъ созпалъ со временемъ пробнаго плаванія до Ревеля. 12 го августа я выѣхалъ въ отпускъ, а клиперъ, какъ рѣшилъ командиръ, въ понедѣльникъ 13-го вышелъ въ пробное плаваніе.

Недолго пришлось мнѣ пробить въ отпуску: я получилъ изъ Ревеля срочную телеграмму тотчасъ вернуться въ Кронштадтъ, такъ какъ командиръ нашъ скончался. Въ Кронштадтъ я вернулся въ моментъ возвращенія туда нашего клипера, подъ командою Старшаго Офицера. Клиперъ вернулся на Малый рейдъ со скрещенными реями и съ приспущеннымъ кормовымъ флагомъ. Тяжело было узнать, что нашъ симпатичный командиръ погибъ во цвѣтъ лѣтъ, отъ разрыва сердца и ушелъ въ вѣчность, оставивъ насъ безъ командира, а свою милую и симпатичную жену и милую дочь безъ опоры. На мѣсто капитана 2 ранга Ермолаева командиромъ „Крейсера“ назначенъ былъ капитанъ 2 ранга П. А. Безобразовъ, подъ начальствомъ котораго клиперъ благополучно дошелъ до Владивостока. Новый командиръ не вышелъ въ море ни разу изъ попутныхъ портовъ, слѣдуя на Дальній Востокъ, ни 13-го числа, ни въ понедѣльникъ!

Въ концѣ сентября 1888 г. „Крейсеръ“ ушелъ на 3 года въ Дальнее плаваніе, послѣ обычныхъ проводовъ и прощаній. По пути клиперъ зашелъ въ Копенгагенъ, чтобы пополнить запасы угля и свѣжей провизіи. Оттуда зашли мы въ Грѣвзедъ на рѣкѣ Темзѣ, близъ Лондона. Тамъ, въ теченіе недѣльной стоянки, мы разумѣется всѣ побывали и достаточно осмотрѣли все интересовавшее насъ. Изъ Темзы мы прошли въ Шербургъ. Тамъ мы пробыли около 10 дней, чтобы снова пополнить запасы угля и всякихъ другихъ необходимыхъ въ морѣ матеріаловъ, вещей и продуктовъ на время продолжительныхъ переходовъ, намъ предстоявшихъ, черезъ Атлантическій океанъ, Магелановъ проливъ и по Тихому океану на Русскій Дальній Востокъ. Изъ Шербурга мы послали послѣднее „прости“ Европѣ на долгій срокъ!

Бискайскій заливъ встрѣтилъ насъ, какъ обычно въ осеннюю пору, весьма непривѣтливо: штормъ, дождь, холодъ, качка! Только пройдя паралель Гибралтара, получили мы благоприятныя условія океанскаго плаванія. Вступивъ подъ паруса, мы забыли о качкѣ, вымылись, просушились, прибрались и переодѣлись въ лѣтніе костюмы. Стало тихо, уютно тепло, пріятно! Курсъ на островъ Мадеру! Туда мы пришли при попутномъ вѣтрѣ и отдали якорь на открытомъ рейдѣ португальскаго городка Фунчалъ, столицы гористой Мадеры. Два мы стали на якорь, къ намъ подошла шлюпка съ кажимъ-то господиномъ, который еще издали крикнулъ намъ: „Здравствуйте земляки!“ Кто былъ этотъ господинъ, мы конечно не знали. Онъ попросилъ позволенія подняться на палубу и отрекомендовался: Константинъ Капитоновичъ Ушковъ пригласивъ командира и всѣхъ офицеровъ въ гости къ себѣ. На вопросъ: гдѣ онъ живетъ—онъ сказалъ: въ „Кинта Вижиа“ и указалъ на обширную роскошную виллу съ большимъ садомъ на берегу океана. Это оказался богатѣйшій „москвичъ“, прибывшій пожить въ благодатномъ климатѣ Мадеры, со всей семьей, изъ за болѣзни жены. Онъ привезъ съ собою русскаго врача, гувернера и гувернанокъ для дѣтей, поваровъ, и всю русскую прислугу. Вилла оказалась „полная чаша“, полная русскаго радушія и гостепрѣимства, гдѣ насъ принимали буквально, какъ родныхъ! Тамъ побывали мы всѣ по нѣсколько разъ, вкусно обѣдали у любезныхъ хозяевъ, пріятно проводили время, отдыхая отъ службы, въ субтропическомъ климатѣ острова, гдѣ круглый годъ очень тепло, но не жарко. Въ гостяхъ у К. К. Ушкова, я впервые попробовалъ, раньше нигдѣ мною не виданный прелестный фруктъ: „Анонъ“. Считаю, что это самый вкусный фруктъ, изъ очень многихъ существующихъ на землѣ. Размѣры анона — какъ ананасъ. Цвѣтъ снаружи зеленый. Поверхность кожи анона не ровная. Она имѣетъ вогнутости (впадины), вмѣсто выпуклостей, имѣемыхъ на кожѣ ананасовъ. Внутри анона бѣлое нѣжное мясо, вродѣ сливочнаго мороженаго. Въ мясѣ анона имѣются черныя косточки размѣромъ какъ зерно фасоли. Аноны ѣдятъ десертной или чайной ложками. Къ сожалѣнію этотъ плодъ не выдерживаетъ транспортировки и загниваетъ уже на вторыя сутки, послѣ снятія его съ дерева. По этому этотъ вкусный фруктъ мало извѣстенъ. Передъ уходомъ съ Мадеры мы разумѣется, запаслись тамъ, чудеснымъ виномъ. Часть его попала только черезъ 2½ года вмѣстѣ съ нами въ Кронштадтъ. Въ Европѣ вино мадера считается отличнымъ послѣ того, какъ оно поболтается въ своей бочкѣ въ корабельномъ трюмѣ, на переходѣ до Вестъ-Индіи и оттуда въ Европу. Такая мадера получаетъ титулъ: „Вестиндской.“ Посудите сами какую стала наша мадера черезъ 2½ года плаванія: это вышелъ густой маслянистый „нектаръ“.

Знатоки не безъ основаній восхищались этимъ виномъ, ка-кого не купишь ни за какія деньги нигдѣ!

Часть нашихъ офицеровъ предприняла экскурсію вер-хами на лошадахъ въ центръ острова, на его высшую точку, откуда весь островъ, какъ на ладони. Видень кругомъ и океанъ его окружающій. Полюбовавшись видомъ съ вершины горы, мы быстро спустились оттуда подъ гору „самокатомъ“, на легкихъ креслахъ-саняхъ, управляемыхъ сзади проводни-комъ и вернулись въ Фунчаль.

Мадера единственный островъ съ теплымъ климатомъ, гдѣ ѣздятъ на саняхъ по камнямъ мостовой. На колесахъ ѣзда тамъ не введена изъ за гористости мѣста. По улицамъ сани возятъ быки.

Пополнивъ запасы угля и свѣжей провизіи, простясь съ гостеприимными земляками, „Крейсеръ“ ушелъ съ Мадеры, изъ за штиля подъ парами. Получивъ пассатный вѣтеръ, по-днявъ винтъ изъ воды, мы легли на острова Зеленаго Мыса, поставивъ всѣ паруса, включая и всѣ лисели.

У всякаго настоящаго моряка сердце радовалось при видѣ этой красивой и чудной картины!

НОЧЬ ВЪ ОКЕАНѢ НА ПАРУСНОМЪ КОРАБЛѢ.

Въ своихъ безподобныхъ описаніяхъ русской природы, незабвенный Николай Васильевичъ Гоголь спрашиваетъ чи-тателя: „Знаете ли вы, что такое украинская ночь?“ И самъ отвѣчаетъ: „Нѣтъ! вы ее не знаете!“

Подражая Николаю Васильевичу и я спрашиваю чи-тателя: „Знаете ли вы, что такое тропическая ночь въ океанѣ на парусномъ суднѣ въ предѣлахъ пассатныхъ вѣтровъ?“ и самъ вамъ отвѣчу, еще съ большей убѣжденностью: „Нѣтъ, вы ее не знаете!“ Въ степи или въ пустынѣ ночи не такая! Красота ночи въ океанѣ въ предѣлахъ пассатныхъ вѣтровъ ни съ чѣмъ не сравнима!

Чтобы видѣть на дѣлѣ эту ночь и узнать ее, вы долж-ны служить на парусномъ кораблѣ, вы должны нести на немъ вахтенную службу, вы должны попасть въ предѣлы тропиковъ, въ пассатную полосу океана и вступить на „со-бачью вахту“ (съ 12 до 4 часовъ ночи). Ручаюсь вамъ, что разъ увидѣвъ эту ночь, вы никогда въ жизни болѣе ее не забудете! Вы будете навсегда очарованы этой дивной кар-тиной! Вы страстно полюбите море и морскую службу и, если вы еще молоды и не поздно, вы станете профессиональ-нымъ морякомъ, по призванію, какъ я, чтобы хоть изрѣдка снова имѣть возможность видѣть и ощутить чары такой ночи. ни съ чѣмъ несравнимой!

Для не моряка видѣть такую ночь почти не доступно. Въ океанѣ онъ гость случайный, а на парусномъ суднѣ

тѣмъ болѣе! Путешественники предпочитаютъ пассажирскіе пароходы срочнаго рейса, да и интересы у пассажира, — свои — береговые, онъ не знакомъ съ астрономіей, онъ не обязанъ бодрствовать, когда всѣ люди спятъ, его одолѣетъ сладкій сонъ. онъ не сможетъ сопротивляться ему, ибо нѣтъ болѣе здороваго и сладкаго сна, какъ на парусномъ суднѣ, идущемъ въ пассатномъ вѣтрѣ! Пассажиръ не сможетъ достаточно оцѣнить и понять всю грандіозную, величественную прелесть того, что его окружаетъ!

Представьте себѣ (хотя это и трудно) слѣдующее: вы на кораблѣ идущемъ подъ всѣми парусами. Они стоятъ отлично. Хотя вы и въ океанѣ, качки нѣтъ ни малѣйшей: впечатлѣніе, что вы плывете по озеру! Мягкій, ровный, теплый „бакштагъ“ (вѣтеръ попутный, немного сбоку) ласкаетъ васъ! Тепло, но не жарко! Вы въ бѣломъ тропическомъ легкомъ костюмѣ и вамъ пріятно, что вѣтеръ слегка васъ обвѣиваетъ! По временамъ небольшія волны едва слышно плещутъ за бортомъ, лижутъ, почти безъ звука, борта корабля и разсыпаются затѣмъ массою свѣтящихся микроскопическихъ точекъ-искръ, особенно тамъ, гдѣ носъ корабля рѣжетъ воду! Никакихъ иныхъ звуковъ не слышно: на кораблѣ повсюду полная тишина, которая нарушается только судовымъ колоколомъ, отбивающимъ каждые полчаса „склянки“. Нѣтъ ни шума машины, ни сотрясеній кормы, ни запаха шипящаго нагрѣтаго масла, нѣтъ, конечно, ни дыханія пара, ни дыма изъ трубъ, ни копоти, ни тѣмъ болѣе пыли угля! Воздухъ чистъ идеально! Въ пассатѣ вы можете почти также точно предсказать время прихода въ намѣченный портъ, какъ на пароходѣ! Ровный вѣтеръ не измѣняетъ ни своего направленія, ни силы. Нѣтъ нужды трогать надутые паруса! Ходъ корабля ровный 6—7 узловъ (10 1/2—12 1/4 верствъ въ часъ). Внутри корабля почти всюду темно; ярко горятъ только „зеленый“ и „красный“ „отличительные фонари,“ освѣщены главный и путевой компасы, есть еще огонь въ фонарѣ въ штурманской рубкѣ, у карты, гдѣ висятъ судовые часы. Бодрствуютъ только вахтенный начальникъ и сигнальщикъ на мостикѣ, вахтенный офицеръ и два часовыхъ, смотрящихъ на бакъ (въ носу) впередъ, вахтенный унтер-офицеръ и разсылный на шханцахъ, да четыре рулевыхъ у штурвала. Всѣ они молча думаютъ, каждый свою думу, внимательно выполняя свои обязанности и конечно не спать, даже, если и хочется: они сознаютъ, что жизнь корабля и всего экипажа ввѣрена ихъ заботѣ и бдительности. Прочіе вахтенные матросы не имѣютъ ночью въ пассатѣ ни работы, ни дѣла. Они собрались въ кучку на палубѣ и дремлютъ, готовые во всякій моментъ выполнить то, что будетъ приказано. Въ ожиданіи времени своей вахты, спитъ и вся остальная команда, ея сонъ дѣйствительно сладкій, бодря-

щей и подкрѣпляющей. Они спятъ на разостланныхъ койкахъ на верхней палубѣ, тамъ прохладнѣе, хотя и внизу не жарко. Бодрствуя на мостикѣ и смотря кругомъ, вы вмѣстѣ съ тѣмъ, не имѣя работы, начинаете думать. Эти думы совершенно разгоняютъ вашъ сонъ! Вы знаете, что точно въ 4 часа на мостикъ поднимется на смѣну вамъ, слѣдующій вахтенный начальникъ. Въ голову вамъ приходятъ самыя разнообразныя мысли. Вы всматриваетесь въ океанъ и горизонтъ, который виденъ отчетливо, хотя луна изъ подъ него еще не показалась. Кругомъ не видно ни одного судна. Вашъ корабль одинокъ. Поднявъ голову вверху, вы всматриваетесь въ небосводъ. На темномъ сводѣ его звѣзды горятъ особенно ярко. Ихъ масса! Вы вспоминаете ихъ имена и то, что наукѣ удалось установить разстоянія этихъ звѣздъ и планетъ отъ земли. Все это вы узнали, готовясь стать морскимъ офицеромъ, для котораго знаніе астрономіи есть первѣйшая необходимость. Вы стараетесь ясно представить себѣ какова должна быть реально, отдаленность этихъ звѣздъ, зная, что свѣтъ солнца доходитъ до земли въ 8 минутъ, а вѣдь есть звѣзды, свѣтъ которыхъ доходитъ до насъ въ теченіе 5000 и даже больше лѣтъ! Васъ снова поражаетъ недоступная для жалкаго ума человечества, эта непостижимая отдаленность, почти на столько же непонятная, какъ идея безконечности пространства надъ вашею головою и идея грандіозности всего мірозданія! Вы знаете, что земля движется вокругъ солнца, какъ и остальные планеты, его спутники. Вы знаете, что вся солнечная система, въ свою очередь, тоже движется и несется, уже много тысячилѣтій, съ быстротою непостижимую и непонятную для ничтожнаго человечества, куда-то еще дальше, въ пространство, въ направленіи астрономіей точно выясненномъ — въ неизвѣстную безконечную даль! И вотъ вы начинаете сознать безконечность пространства вселенной! Теперь эта идея кажется вамъ уже понятнѣе и яснѣе! Вслѣдъ за тѣмъ ваши мысли переходятъ къ идеѣ времени, вамъ становится очевиднымъ, что и у времени не было начала, какъ не будетъ у него и конца, подобно идѣе пространства! Вы поняли это, продумавъ и вотъ вы не только увѣровали въ безконечность пространства и времени, но теперь вы сами удивляетесь, что раньше этого не понимали! Это происходитъ отъ того, что раньше вы мало объ этомъ думали! Вы уразумѣли, что свѣтила и планеты движутся въ безконечномъ пространствѣ, каждое по своему строго-точному пути (орбитѣ), точно и вполне выясненному астрономіей и при томъ все, въ идеальномъ порядкѣ! Подобный порядокъ, точность и опредѣленность не могли появиться самостоятельно, безъ геніальной воли разумнаго всемогущаго Всевышняго Существа, все это геніально продумавъ

шаго, создававшего, организовавшего, направляющего и регулирующего! Вамъ стало ясно, что все это создано однимъ всемогущимъ Высшимъ Существомъ, всегда бывшимъ и безсмертнымъ и это Высшее существо — Богъ!

Вдумываясь въ вопросъ о божествѣ, вы сравниваете свое тѣло съ грандіозностью мірозданія и сознаете, что тѣло человѣка меньше песчинки, по сравненію съ цѣлой пустыней Сахары или капли воды въ сравненіи со всѣми океанами нашей земли! Сравнивая свой умъ съ божественнымъ геніемъ, вы убѣждаетесь въ еще большемъ сравнительно, полномъ ничтожествѣ и беспомощности ума человеческого! Вы начинаете понимать ничтожество людей по сравненію со вселенной и вы начинаете имѣть твердую Вѣру въ существованіе Всесильнаго Безсмертнаго Бога!

Вотъ, что дала мнѣ ночная вахта на парусномъ кораблѣ въ предѣлахъ пассатнаго вѣтра!

Оглянувшись назадъ, я увидѣлъ, что луна уже поднялась надъ горизонтомъ и вахта прошла незамѣтно быстро, такъ какъ судовой колоколъ далъ четыре двойныхъ удара, а на мостикъ поднялся, на смѣну мнѣ, новый вахтенный начальникъ.

Эта вахта, которую я отстоялъ, стала особенно памятной мнѣ на всю мою жизнь, я сталъ крѣпко вѣрить въ Бога и Его всемогущество и повѣрьте, что не я одинъ, а всѣ настоящіе моряки вѣрятъ въ Него! Я увидѣлъ и позналъ Бога въ геніальности Его творчества!

Имя Бога въ душѣ, я знаю, что такое чистая совесть. Совесть есть та частица Бога, которую Онъ Самъ въ насъ вложилъ!

Вотъ почему настоящіе моряки не любятъ имѣть въ средѣ своей безбожниковъ атеистовъ такъ какъ если у нихъ совесть и есть, то она не чиста.

ЦЕРЕМОНИЯ ПЕРЕХОДА ЧЕРЕЗЪ ЭКВАТОРЪ

Съ давнихъ поръ на военныхъ корабляхъ, не только русскихъ, но и другихъ государствъ, соблюдался обычай запечатлѣвать переходъ корабля черезъ экваторъ особой церемоніей. Этотъ обычай поддерживали особенно на парусныхъ судахъ, подолго находившихся вдали отъ береговъ. Онъ давалъ развлеченіе въ монотонной службѣ долгаго пребыванія въ океанѣ. Разрѣшеніе этой церемоніи зависѣло, конечно, отъ командира. Въ этомъ случаѣ команда заранѣе къ ней готовилась, выбирая дѣйствующихъ лицъ и изоцряя остроуміе для ролей матросовъ, которые будутъ актерами въ комической церемоніи перехода корабля въ южное полушаріе черезъ экваторъ.

Обычно эта церемонія приурочивалась къ 9—11 часамъ утра, когда корабль на дѣлѣ уже находился въ южномъ полушаріи.

Началось это еще до 8 час. утра, послѣ обычной приборки, когда старшій офицеръ разрѣшалъ дѣйствующимъ лицамъ готовиться. Передняя часть верхней палубы отдѣлялась отъ шханцевъ брезентами, за этими послѣдними готовились дѣйствующія лица, а прочая команда, кромѣ вахтенныхъ, должна была быть или въ кормовой части судна, или внизу, подъ палубой, въ жилыхъ помѣщеніяхъ. На шханцы вынесли и растянули большой запасный парусъ. Его шкаторины приподнимались. Въ этотъ парусъ накачивалась, все время помощью помпы изъ за борта вода. Это готовилась „купель“ для крещенія новичковъ раньше черезъ экваторъ еще не переходившихъ. Въ 9 час. утра вызвали всѣхъ наверхъ: „черезъ экваторъ плыть“. Комедія начиналась съ того, что изъ-за борта по шормъ-трапу на мостикъ взбирался „посланникъ Подводнаго Царя Нептуна“. (соответственно загримированный и по голоуу тѣлу раскрашенный матросъ). „Посланникъ“ обратился къ командиру съ вопросомъ: „Какой державѣ принадлежитъ корабль, который за дѣлѣ килемъ за крышу дворца Его Величества Водяного Царя Нептуна?“ Командиръ отвѣтилъ, что это военный корабль Русскаго Императорскаго флота (такой-то). „Откуда и куда это судно идетъ?“ Командиръ отвѣтилъ. — „За поломку крыши дворца и за переходъ черезъ владѣнія Водяного Царя согласенъ ли командиръ уплатить дань Нептуну?“ Командиръ согласился. Обращаясь затѣмъ къ офицерамъ, посланникъ спросилъ и ихъ, согласны ли и они уплатить дань Нептуну, чтобы Водяной Царь даровалъ кораблю попутныя вѣтры и счастливое плаваніе? Офицеры согласились — „Хорошо,“ сказалъ посланникъ, — „дань Нептунъ желаетъ получить лично, для чего самъ сейчасъ прибудетъ сюда“.

Брезенты отдѣлявшіе переднюю часть судна, убрались и оттуда появилась процессія „Царя Нептуна“ со свитой (все, конечно, матросы). Нептунъ, въ золотой коронѣ на головѣ, съ бородой изъ ворсы, съ трезубцемъ, въ драпировкѣ изъ сигнальныхъ флаговъ, со штабъ офицерскими эполетами на плечахъ, сидѣлъ на лафетѣ десантной пушки на колесахъ. Лафетъ везла раскрашенная масляной краской голая свита Нептуна. Рядомъ съ нимъ сидѣла Царица, соответвенно одѣтая, съ плачущимъ „сыночкомъ“ въ пеленкѣ. Роль послѣдняго выполнялъ живой поросенокъ. Нептунъ слѣзъ со своей колесницы и вмѣстѣ съ царицей пересѣлъ на тронъ, возвышавшійся около „купели“ на шханцахъ. Тогда начиналась самая комедія, состоявшая изъ разговоровъ Нептуна съ офицерами и командой. Тутъ-то и проявлялось остроуміе разговаривающихъ и общій хохотъ всѣхъ при-

сугствующихъ свидѣтелей церемоніи, а затѣмъ крещеніе новичковъ, раньше не побывавшихъ въ южномъ полушаріи. Крещеніе состояло изъ намыливанія головъ новичковъ по очереди, помощью большой малярной кисти, бритья помощью грамадной деревянной бритвы, а затѣмъ бросанія новичка въ „купель“, куда его погружали непременно съ головой, чтобы отъ хлебнулъ „соленой“ воды. Сначала крестили новичковъ офицеровъ, а затѣмъ и команду. Бывалые офицеры, чтобы ихъ „по ошибкѣ“ тоже не бросили бы въ купель, откупались посулами выдачи дани Нептуну (чарками рома), а съ новичковъ откупъ не брался. Купали ихъ нераздѣтыхъ всѣхъ безпощадно и добросовѣстно. Особенно тѣхъ, кто помоложе. Избѣгать крещенія не могъ никто! Новичковъ отыскивали подъ общій смѣхъ и „наильно крестили водою экватора“. Комедія кончалась въ 10 ч. 45 мин. утра, когда боцманъ представлялъ пробу обѣда команды въ сопровожденіи „кока“, а баталеръ, въ сопровожденіи своего „юнга“, выносилъ на шханцы ендыу съ ромомъ. По случаю перехода черезъ экваторъ, вся команда получала, какъ дань отъ командира и бывалыхъ офицеровъ, по чаркѣ сверхъ тогда положенной, а Нептуну и его свитѣ — по двѣ чарки. День перехода черезъ экваторъ считался праздничнымъ, работъ и учений не производилось. Послѣ обѣда и отдыха начинались игры команды: „въ рыбку“, „въ шубу“, ловли зубами, безъ помощи рукъ, плавающей въ соленой водѣ сальной свѣчи“, „бой подушками“, сидя верхомъ на кругломъ бревнѣ“ и другія развлечения команды. Вечеромъ, послѣ ужина до спуска флага, океанъ оглашался стройными русскими пѣснями команды и русской пляской. Вновь окрещенные новички-офицеры угощали въ каютѣ кампаніи послѣ ужина „стариковъ“ жженкой за то, что и новички стали теперь „бывалыми“ и „солеными“. Тѣмъ временемъ нашъ красавецъ клиперъ все шель и шель по океану подъ всѣми парусами въ пассатномъ вѣтрѣ узловъ по 6—7, направляясь въ Южную Америку, въ Рио де Жанейро.

МАГЕЛЛАНОВЪ ПРОЛИВЪ

Весьма мало кому изъ русскихъ, даже моряковъ, пришлось побывать въ Магеллановомъ проливѣ, отдѣляющемъ Южную Америку отъ Огненной Земли. Думаю, что узнать кое-что о плаваніи въ этихъ мѣстахъ многимъ будетъ не безынтересно. Попастъ въ Магеллановъ проливъ русскимъ людямъ теперь стало уже почти невысказимо, послѣ созданія Панамскаго канала и послѣ упраздненія въ Россіи паруснаго военнаго флота.

Справивъ въ Рио-де-Жанейро по Русскому обычаю Рождество, съ елкою изъ какого-то совсѣмъ неподходящаго де-

ревца, съ подарками купленными командѣ въ Шербургѣ для безпроигрышной лотереи, съ угощеніемъ, и Новый 1889 годъ съ жженкой, клиперъ „Крейсеръ“ вышелъ въ началѣ января изъ Рио, мимо Фалкландскихъ острововъ, въ Магеллановъ проливъ. По океану прошли мы подъ парусами, а подойдя ко входу въ проливъ, уже въ виду Огненной Земли, начали разводитъ пары и спущенъ былъ винтъ. По проливу мы прошли уже подъ парами до мѣстечка „Punta arenas“ (по испански) и „Sandy point“ (по англійски), гдѣ и встали на якорь. Sandy point замѣчательнъ только тѣмъ, что это единственный пунктъ въ проливѣ, гдѣ есть люди европейской рассы, и гдѣ всѣ тротуары вымощены бутылками (стеклянными, донышками вверхъ). А это показываетъ, что пивомъ и виномъ тамъ не пренебрегаютъ. Большинство людей, которыхъ я видѣлъ въ Санди-Пойнтѣ, были по-видимому, искатели приключеній, частью промыватели золота на Огненной Землѣ, частью ковъ-бои изъ аргентинскихъ степей. У одного изъ золотоискателей я купилъ, какъ воспоминаніе о моемъ пребываніи на этой далекой окраинѣ земли, золотой самородокъ за 10 шиллинговъ ($\frac{1}{3}$ фунта стерлинговъ). Всѣ самородка превышалъ всѣхъ золотой монеты въ 10 шиллинговъ.

Намъ предстоялъ очень длинный (почти 2 недѣли) паровой переходъ сначала по Магелланову проливу, а затѣмъ по проливу Смита (южно-американскими шхерами), съ выходомъ въ океанъ уже недалеко отъ Вальпарайзо. Угольные ямы клипера вмѣщали угля только на 5 сутокъ хода. Для шестыхъ сутокъ уголь взять былъ на палубу, но для длиннаго парового перехода этого было всетаки далеко недостаточно. Поэтому въ Санди Пойнтѣ мною куплена была дюжина американскихъ топоровъ, съ длинными топорищами, для рубки дровъ на берегу пролива. Для ѣды кулены 4 огромныхъ дикихъ аргентинскихъ быка. Не мало было хлопотъ съ водвореніемъ этихъ быковъ на палубу нашего клипера. Онъ стоялъ на якорѣ не близко отъ берега. Быковъ пригнали на берегъ съ „лассо“ на рогахъ. Тамъ ихъ привязали къ вбитымъ въ песокъ кольямъ. За быками посланъ былъ 12-ти-весельный нашъ катеръ, и саженьхъ въ 50 отъ берега, на глубинѣ около 8 футъ поставленъ на дрекъ (якорь). Трава дректовъ, катеръ подтянулся ближе къ берегу. Очень не легко было стащить по очереди съ берега въ воду и подтянуть къ катеру совершенно дикихъ животныхъ. Для этого на рога ближайшаго быка привязанъ былъ 3 дюйм. смоленый пеньковый тросъ, поданный съ катера. Другой конецъ этого троса обтянули и привязали за банки на катерѣ. Десять гребцовъ начали тогда выбирать дректовъ, а „лассо“, которымъ привязанъ былъ быкъ къ колу, было отвязано. Почувствовавъ свободу, быкъ попробовалъ было вырваться и освободиться отъ веревки, которая тянула быка въ воду, такъ что

катеръ даже подрейфовало, пока дрекъ достаточно зацѣпился за дно. Быкъ упирался во всю свою силу, пока ноги го въ водѣ имѣли опору, но потерявъ почву падъ ногами, же весь въ водѣ, быкъ сталъ кроткимъ. Голову его привяали къ передней части шлюпки, выше воды, чтобы быкъ е могъ намъ мѣшать и не сопротивлялся при притягиваніи рочихъ быковъ. Такимъ же порядкомъ удалось стащить въ воду и остальныхъ 3-хъ быковъ. Послѣ сего головы всѣхъ 4-хъ быковъ привязали сзади транца и катеръ побуксировалъ, теперь уже притихшихъ огромныхъ быковъ, къ клиперу. Тамъ на нокъ и сей-талякъ, съ перевей-топенантомъ и штагъ-карнакомъ, ихъ подняли по очереди на палубу и привязали. При этомъ одинъ изъ быковъ вырвался и началъ гоняться по палубѣ за людьми, пока обрывокъ веревки, бывшій у него на рогахъ, не былъ захваченъ и привязанъ за кнехтъ.

Хотя стоялъ январь мѣсяцъ, соответствующій сѣверному ию-июлю, погода стояла очень прохладная и далеко не лѣтняя. Мы простояли въ Санди-Пойнтѣ дня 4—5, послѣ чего пошли подъ парами по проливу на западъ. На ночь, передъ заходомъ солнца, мы становились на якорь. Въ проливѣ нѣтъ никакихъ навигаціонныхъ знаковъ не только ночныхъ, но даже дневныхъ. Такъ прошли мы два дня, расходуя пока лишь тотъ уголь, что взятъ былъ на палубу. Въ концѣ 2-го дня мы встали на якорь съ тѣмъ, чтобы слѣдующій день остаться на якорѣ для рубки дровъ на берегу. Лѣса вдоль сѣвернаго берега Магелланова пролива было очень много. Лѣсъ стоялъ близко отъ берега. Половина команды съ топорами и пилами отправлена была съ офицерами для заготовки топлива на баркасѣ и на катерѣ. До обѣда деревья только валили. Послѣ обѣда отправлена была, вмѣсто первой, другая половина команды, а работавшая утромъ — осталась на суднѣ. Теперь срубленные деревья превращали въ дрова. Работа тоже не легкая. Въ одномъ мѣстѣ, въ небольшомъ заливѣ вдоль берега, я видѣлъ огромное количество раковинъ называемыхъ „мидіями“. Нашъ офицерскій поваръ французъ набралъ этихъ раковинъ двѣ большія корзины. . . . Къ ужину онъ подаль намъ ихъ вареными съ рисомъ и томатнымъ соусомъ. Это блюдо многимъ понравилось. При осмотрѣ на берегу раковинъ во многихъ изъ нихъ я нашелъ жемчужины, правда, очень не крупныя, но я набралъ ихъ цѣлую горсть. Къ вечеру, въ 3 рейса, нарубленные дрова были доставлены на баркасѣ на клиперъ и часть ихъ спущена въ кочегарню. На слѣдующее утро клиперъ снялся съ якоря и пошелъ дальше на западъ подъ парами. Пары держались дровами, но съ прибавкой угля, такъ какъ сырые дрова безъ угля, плохо горѣли. За дневной переходъ весь заготовленный запасъ дровъ сгорѣлъ, такъ что на слѣдую-

щій день приходилось снова остаться на якорѣ и готовить новый запасъ дровъ. Такимъ образомъ, мы подвигались вперёдъ по проливу только 9—10 часовъ въ теченіе 48 часовъ т. е. послѣ одного дня на ходу, слѣдующій день проходилъ въ приготовленіи топлива.

Южный берегъ Южной Америки, т. е. сѣверный берегъ пролива — гористый. По склону мѣстами лежалъ еще снѣгъ, хотя стояло южное лѣто (январь). Мѣстами были и глетчеры, сползавшіе до воды. На ночь клиперъ становился на якорь преимущественно тамъ, гдѣ на картѣ указано якорное мѣсто. Въ этихъ мѣстахъ на берегу я видѣлъ ящики, прикрѣпленные къ дереву или столбу. Это не запертые „почтовые“ ящики. Въ нихъ кладутъ письма для отправки по назначенію. Ночующіе на якорѣ не многіе пароходы берутъ тѣ письма, которыя должны слѣдовать въ томъ направленіе, куда идетъ пароходъ. Другія письма остаются для встрѣчнаго парохода, къ которымъ прибавляются новыя письма. Это импровизированная международная морская почта, основанная на идеѣ взаимопомощи и принципѣ культурности.

Намъ пришлось видѣть во время рубки дрова настоящихъ дикихъ людей, приплывшихъ къ намъ съ Огненной Земли въ долбленомъ челнокѣ, пирогахъ. Это были, въ полномъ смыслѣ слова, настоящіе дикари. По сравненію съ этими дикарями эскимосы, чукчи, курильцы, алеуты, индійцы — культурные люди. Дикари Огненной Земли не имѣли одежды. Было далеко не тепло, а они были покрыты, т. е. обязаны только шкурами звѣрей. 2—3 изъ нихъ поднялись къ намъ на палубу и на насъ дико смотрѣли. Видя насколько эти люди грязны, кто то далъ имъ кусокъ мыла. Къ удивленію нашему, получившій мыло тотчасъ быстро его съѣлъ. Тѣмъ временамъ мичманъ С. А. Песоховъ установилъ фотографическій аппаратъ съ цѣлью получить снимокъ этихъ гостей. Когда дикари замѣтили наведенный на нихъ аппаратъ, они въ паникѣ, быстро спрыгнули въ свой челнокъ и бѣшено отгребли подальше, очевидно принявъ фотографическій аппаратъ за пушку. Тѣмъ не менѣе получить одинъ снимокъ съ дикарей всетаки удалось. Ихъ приманили сигарами, до которыхъ они страстные охотники. На ночь на клиперѣ на носу, на кормѣ и съ обоихъ бортовъ ставились часовые съ заряженными винтовками. Основаніемъ сего былъ фактъ попытки дикарей кражи ночью листовъ красной мѣди, которою обшита наружная подводная часть нашего клипера. Благодаря окликамъ часовыхъ, при приближеніи дикарей, они ночью къ судну подходятъ уже не рисковали. Надо удивляться, какъ живутъ эти люди зимою, т. е. съ мая до октября мѣсяцевъ. Жилища ихъ — конические, не высокіе шалаши, покрытые звѣриными шкурами.

До Вальпарайзо мы дошли приблизительно черезъ 2 недѣли не легкаго перехода по Магелланову проливу и проливу Смита.

Въ Вальпарайзо мы получили погоду по сезону: прекрасную, тихую, теплую. За 2 недѣли стоянки тамъ всё отдохнули, набрались силъ, пополнили всё запасы для перехода изъ южнаго — умѣренаго — въ сѣверный умѣренный климатъ, въ Санъ-Франциско. Во время стоянки въ Вальпарайзо часть офицеровъ побывала въ Сантъ-Яго, столицѣ Чили. Другая часть ѣздила къ гости къ нѣмцамъ-помѣщикамъ внутрь страны. Изъ Вальпарайзо, пройдя не далеко отъ острова Жуанъ-Фернандецъ, мы прошли въ Санъ-Франциско въ теченіе 43 дней по океану подъ парусами, пользуясь пассатными вѣтрами и только штилевую полосу у экватора клиперъ пересѣкъ подъ парами. Въ Санъ-Франциско „Крейсеръ“ простоялъ около мѣсяца, а затѣмъ зашелъ не надолго въ Канаду (въ Эскваймолтъ, Ванкуверъ, Викторію), и на островъ Уналашка (группы Алеутскихъ острововъ). Черезъ Берингово море клиперъ прошелъ до острововъ „Мѣднаго“ и „Беринга“, а затѣмъ въ Авачинскую губу, въ гор. Петропавловскъ, гдѣ мы застали уже сѣверную весну, много болѣе симпатичную, чѣмъ лѣто въ Магеллановомъ проливѣ. Не мало пріятнаго чувства было у насъ и потому, что въ Петропавловскѣ мы всё чувствовали себя „дома“, въ Россіи, хотя и далекою отъ ея центра!

Какъ курьезъ надо при этомъ упомянуть еще о слѣдующемъ: двигаясь на западъ во время переходовъ по океанамъ, ежедневно, послѣ полудня, старшій штурманъ переводилъ стрѣлки судовыхъ часовъ немного назадъ, т. к. мы жили по мѣстному времени. Поэтому къ переходу по Берингову морю постепенно накопилось болѣе 13 часовъ этихъ „удлиненій дня“. Въ Беринговомъ морѣ на клиперѣ былъ изданъ приказъ командира, прочитанный въ воскресенье: „Завтрашній день считать вторникомъ, 22 іюня 1889 года вмѣсто понедѣльника 21 іюня.“ Этотъ приказъ вызвалъ большое недоумѣніе команды, считавшей этотъ приказъ „невѣроятнымъ“. Хотя офицеры разъясняли командѣ причину приказа, но это было далеко не легко, такъ что, когда мы пришли въ Петропавловскъ, команда прежде всего начала спрашивать мѣстныхъ жителей — какой у нихъ сегодня день недѣли и какое число? Такимъ образомъ вышло, что мы всё видѣли восходъ солнца одинъ разъ меньше, чѣмъ прочіе жители земли... Когда мы пришли во Владивостокъ, съ заходомъ въ Хакодате (Японія), то и во Владивостокѣ команда продолжала провѣрять правильность приказа о пропускѣ одного дня изъ жизни всѣхъ служившихъ на клиперѣ „Крейсеръ“ въ плаваніи вокругъ свѣта!

ПОѢЗДКА НА ГОРЯЧІЕ КЛЮЧИ ИЗЪ ПЕТРОПАВЛОВСКА (КАМЧАТКА)

Въ одинъ изъ своихъ рейсовъ изъ Владивостока въ Беринго во море, съ цѣлью охраны русскихъ природныхъ богатствъ Дальняго Востока, клиперъ „Крейсеръ“, зашелъ, какъ и раньше въ Петропавловскъ, эту столицу Камчатки. Красивое это мѣсто. Велика Авачинская губа, съ дымящейся вдали Авачинской сопкой. Пѣваидавъ Рио-де-Жанейро съ его живописной бухтой, Неаполь съ Везузіемъ, видъ Авачинской губы немного лишь по красотѣ имъ уступаетъ. Въ Петропавловскѣ насъ знали всѣ, не только въ городѣ, но и въ окрестностяхъ, да и мы уже знали всѣхъ. И немудрено: въ каждый нашъ приходъ мы привозили на Камчатку большой кожаный чемоданъ почты изъ Владивостока. Въ числѣ знакомыхъ жителей окрестностей, у офицеровъ клипера былъ мѣстный звѣропромышленникъ по фамиліи Подпругинъ, убившій одинъ-на-одинъ свыше 100 медвѣдей и множество болѣе мелкихъ звѣрей. У Подпругина была своя „заимка“ (усадыба) у горячихъ ключей, близъ рѣчки Паратунки, въ разстояніи 30—40 верстъ отъ Петропавловска. За оказанныя небольшія услуги Подпругину, онъ подарилъ мнѣ двухъ медвѣжатъ и пригласилъ меня и остальныхъ офицеровъ клипера къ себѣ на заимку въ гости, чѣмъ мы и воспользовались въ услоленный день. О судьбѣ медвѣжатъ я расскажу особо, а теперь расскажу только о нашей поѣздкѣ „на ключи“, къ Подпругину въ гости. Это было въ началѣ іюня 1890 года, когда погода была уже лѣтняя, но снѣгъ еще не растаялъ.

Еще до разсвѣта мы отвалили отъ клипера на нашей корабельной шестеркѣ подъ парусами, чтобы пересѣчь огромную Авачинскую губу и попасть на противоположный берегъ ея, въ условленное мѣсто, гдѣ насъ ожидали каюры (собачьи ямщики) съ нартами и собаками. Нарта это деревянные сани на высокихъ копылахъ, съ длинными полозьями, близкими одинъ отъ другого (около 1 1/2 футъ). Спереди полозья прикрѣплены къ деревянному полукругу на высотѣ пояса стоящаго человѣка. Такое устройство нарты позволяетъ ѣзду по любой пѣшеходной тропинкѣ, но, конечно, только по снѣгу. Когда его нѣтъ, сообщеніе въ Камчаткѣ существуетъ только верхомъ на лошадахъ, по тѣмъ же тропинкамъ. Есть тамъ и телѣги, но дорогъ для нихъ почти нѣтъ. Число приготовленныхъ нартъ соотвѣтствовало числу гостей и одна сверхъ того для Подпругина лично. Въ каждую нарту запряжено было по три пары собакъ парами, одна пара спереди другой, а болѣе смышленная и выдрессированная собака спереди — одна. Вожжей для управленія собаками, конечно, нѣтъ. Нѣтъ также ни оглобель, ни

дышла. Къ нартѣ спереди привязанъ длинный ремень, прикрѣпленный къ хомуту передней собаки. Хомуты прочихъ собакъ привязываются къ тому же общему ремню, находящемуся между каждой парой собакъ. Управляютъ собаками словами: „Кахъ“ — направо, „Куги“ — налево. Передняя собака, знаетъ эти слова, остальные бѣгутъ за передней. Каюръ, стоя на полозѣ одной ногою, держится рукою за дугу, прикрѣпленную къ полозьямъ спереди нарты, другою же ногою каюръ балансируетъ, съ цѣлью не дать нартѣ опрокинуться на косогорѣ. Въ свободной рукѣ каюра — длинная палка — „остоль“ съ желѣзнымъ наконечникомъ. Остоль служитъ для поощренія собакъ и главнымъ образомъ для торможенія при спускѣ съ горы или чтобы совершенно остановить нарту и, когда надо, прикрѣпить ее къ мѣсту. Для этого остоль продвѣаютъ между копылами сверхъ полоза и глубоко втыкаютъ нижній конецъ остоля въ снѣгъ, а верхній конецъ привязываютъ къ нартѣ ремнемъ. Тогда собаки уже не могутъ убѣжать вмѣстѣ съ нартой, чтобы, напримѣръ, поймать зайца. Насколько мнѣ помнится въ экскурсіи, кромѣ меня (тогда лейтенанта), принимали участіе еще: лейтенантъ Б. Н. Мартыновъ, помощникъ старшаго механика П. И. Кигель, нашъ судовой фотографъ мичманъ С. А. Посоховъ (нынѣ контръ-адмиралъ) и кажется еще 3—4 офицера, а въ числѣ ихъ мичманъ Ф. Н. Ломенъ.

Странно было видѣть длинную кильватерную вереницу нашего „поѣзда“, несущагося по снѣгу, съ каюрами, стоящими во весь ростъ и насъ, сидящихъ на нартахъ съ вытянутыми впередъ югами! Эта картина запечатлѣна была фотографіей. Снѣга было еще достаточно, мы двигались быстро и черезъ 1 1/2—2 часа добрались до перваго озера, гдѣ насъ ожидали „баты“ (челноки) и телѣги на нихъ. Каждая телѣга стояла правыми колесами въ одномъ „батѣ“, а лѣвыми въ другомъ, образуя какъ бы паромъ, который двигался по озеру шестами, упиравшимся во дно озера. Лошади насъ ждали на другомъ берегу этого озера. Перебравшись черезъ озеро, на тѣхъ же телѣгахъ, послѣ сего запряженныхъ лошадьми, мы проѣхали по ровнису мѣсту до втораго озера, черезъ которое намъ пришлось идти пѣшкомъ по колѣна въ водѣ, но не по дну, а по толстому слою плавающей на озерѣ травы. Это озеро имѣло около 1/2 версты ширины и мы были уже въ виду заимки Подпругина, расположенной на возвышенномъ мѣстѣ, вблизи горячихъ ключей. Тамъ ждала насъ семья Подпругина.

Прежде всего гостямъ предложено было выкупаться въ горячихъ ключахъ, въ особомъ небольшомъ озерѣ, образуемомъ ключами. Надъ поверхностью этого озера, надъ мѣстомъ ключей, на четырехъ сваяхъ, стояла избушка, соединенная съ берегомъ мостикомъ. Избушка имѣла дверь и

окно, а въ полу былъ люкъ, черезъ который, раздѣвшись въ избушкѣ, можно было по небольшой лѣсенкѣ спуститься въ горячую воду. Оригинальная вышла фотографія: людей стоящихъ въ горячей водѣ озера, на берегахъ котораго лежалъ еще снѣгъ! Послѣ купанья — обѣда: обильная, удивительно вкусная уха, пироги съ лукомъ и рыбой „чавычей“ и „горбушей“ (порода лососей) и чай съ отличными елисками.

Отдохнувъ послѣ обѣда, мы тѣмъ же порядкомъ вернулись на клиперъ изъ очень интересной и пріятной экскурсіи, вдоволь надышавшись чистымъ воздухомъ весны, при полномъ еще отсутствіи комаровъ!

Много прошло съ той поры времени! Говорятъ Петродавловска теперъ бы и не узнать, но мнѣ думается, что изложенный выше рассказъ изъ жизни прежняго флотского офицера, будетъ не безъ интереса прочитанъ тѣми, кто не бывалъ на Дальнемъ Востока, а тѣмъ болѣе въ Камчаткѣ, этой богатой русской далекой окраинѣ, странѣ вулкановъ (сопокъ), обильной рыбой, пушниной и лѣсами, но не имѣющей своего хлѣба.

„МИШКА“ И „МАШКА“

Клиперъ „Крейсеръ“ присоединился весною 1889 года къ нашей Тихоокеанской эскадрѣ. Состоя въ этой эскадрѣ клиперъ каждое лѣто по нѣсколько разъ ходилъ на охрану русскихъ интересовъ на Командорскихъ островахъ и на Камчаткѣ. Въ одинъ изъ этихъ рейсовъ клиперъ снова зашелъ въ Петропавловскъ, Это было въ 1890 году. Въ этотъ рейсъ я привезъ нашему знакомому камчадалу-звѣробою Подпругину пудъ прессованнаго чая, купленного мною зимою въ русской чайной факторіи въ Фу-Чану въ Китаѣ. Въ благодарность за это Подпругинъ привезъ на клиперъ и подарилъ мнѣ двухъ маленькихъ медвѣжатъ: „Мишку“ и „Машку“. Мать ихъ, крупную медвѣдицу Подпругинъ убилъ. Это было уже изъ второй сотни медвѣдей, которыхъ онъ убилъ одинъ на одинъ. Цвѣтъ медвѣжатъ-бурый. Такого же цвѣта была шерсть и у ихъ матери. Медвѣжата были уже достаточно упитаны и охотно ѣли все, что ѣла команда. „Мишку“ я подарилъ на крейсеръ „Адмираль Нахимовъ“, моему старинному пріятелю лейтенанту С. П. Шеину, а „Машка“ осталась на нашемъ клиперѣ для развлеченія команды и была очень забавна. Сначала вступать съ ней борьбу было много любителей. Она очень любила сахаръ, еще больше водку, пила чай изъ кружки, держа ее обѣими лапами, но горячаго чая боялась. Она хорошо знала распisanіе дня корабельной жизни, росла постепенно, какъ и ея когти, такъ что бороться съ нею же-

лающих находилось все меньше. Она обросла очень длинною бурою шерстью, но, къ сожалѣнію, по невыясненной причинѣ, ослѣпла. Предположенія по этому поводу были различныя: говорили, что это произошло отъ попавшей въ глаза ей соленой воды, другіе предполагали, что отъ жары и яркаго свѣта солнца тропиковъ. „Машка“ прожила на клиперѣ болѣе года, пока клиперъ вернулся изъ кругосвѣтнаго плаванія, обратно въ Кронштадтъ, въ 1891 году лѣтомъ.

Я подарилъ „Машку“ петербургскому зоологическому саду, гдѣ она прожила свыше 15 лѣтъ, превратясь въ громадную медвѣдицу. Тамъ ее пришлось застрѣлить, когда она пыталась умертвить служителя сада, ее обслуживавшаго.

Судьба „Мишки“ была иная. Въ началѣ команда „Нахимова“ тоже съ инмѣ охотно боролась, но по мѣрѣ роста когтей, охотниковъ единоборствовать съ „Мишкой“ уже не находилось. Одинъ изъ офицеровъ купилъ за долларъ, во время стоянки „Адмирала Нахимова“ въ Юкогамѣ — огромную куклу изъ папье-машѣ, чтобы посмѣтрѣть, какъ медвѣдь будетъ справляться съ человѣкомъ. Это было очень забавно, „Мишкѣ“ нравилось и превратилось въ развлеченіе. Нѣсколько разъ покупались новыя куклы и медвѣженокъ въ центрѣ круга зрителей, ловко терзаль куклу, начиная всегда съ головы. Черезъ нѣкоторое время, на зимнюю пору, крейсеръ „Нахимовъ“ перешель въ Гонгъ-Конгъ. Тамъ куколъ „Мишкѣ“ не покупали, да и жара заставляла его все время лежать въ тѣни. Разъ въ 1-омъ часу дня, во время послѣобѣденнаго отдыха, въ числѣ торговцевъ — китайцевъ, продавцовъ фруктовъ и всякой мелочи для команды, прибыла на крейсеръ китаянка-торговка, съ мальчикомъ — сыномъ. Пока мать продавала свой незатѣйливый товаръ, китайченокъ бродилъ по палубѣ, все видимое его удивляло, отъ впервые видѣлъ пушки. Въ это время, никѣмъ не замѣченный, къ кутайченку подкрался „Мишка“, схватилъ его и унесъ въ свое логовище. Это произошло столь быстро, что никто этого не замѣтилъ, пока мальчикъ не закричалъ. Его тотчасъ же отняли, но медвѣдь успѣлъ сорвать у него часть кожи на головѣ. Мальчика отнесли въ лазаретъ, промыли рану и докторъ зашивъ кожу, положилъ на рану повязку. Офицеры тѣмъ временемъ собрали въ пользу пострадавшаго деньги. Вѣдь пострадалъ англійскій подданный (островъ Гонгъ-Конгъ принадлежитъ англичанамъ)! Китаянка получила 200 долларовъ и осталась очень довольна. Этимъ, казалось бы, инцидентъ былъ изчерпанъ! Нѣтъ! На другой день „ча долюбивая“ и „добрая“ мать привезла съ собой другого сына, съ одеждою получить, какъ вчера, еще 200 долларовъ!

Дни свои „Мишка“ кончилъ трагично — онъ упалъ за бортъ на ходу ночью и утонулъ!

ИЗЪ МИНУВШАГО.

Начавъ службу въ эскадрахъ адмираловъ Г. И. Бутак-ова и С. С. Лессовскаго, я не разъ благодарилъ Бога и судьбу за то, что и послѣдующая служба моя въ морѣ прошла подъ начальствомъ всѣмъ морякамъ извѣстныхъ начальниковъ*). Однимъ изъ таковыхъ былъ катиганъ 2 ранга З. П. Рождественскій, замѣстившій П. А. Безобразова, въ должности командира „Крейсера“ Съ первымъ изъ нихъ я имѣлъ счастье совершить вторую часть плаванія т. е. изъ Тихаго океана въ Крондштатъ.

Всегда хладнокровный въ минуты опасныя, нашъ капитанъ „штормоваль“, какъ мы называли, иногда, даже во время „штиля“. Клиперъ могъ брать лишь небольшой запасъ угля, винтъ его былъ подъемный и главный нашъ, при томъ даровой дзигатель, были наши добрые паруса. Стояніе на мѣстѣ нашего корабля при штилѣ, не согласовалось съ энергичной натурой нашего капитана. За то онъ былъ въ „своей тарелкѣ“ и въ отличномъ настроеніи духа во время „аврала“ или когда клиперъ нашъ, подъ всѣми парусами, во время попутнаго шторма, явно форсируя парусами, слегка накренившись, содрагаясь отъ быстрого хода въ 14 узловъ (который въ тѣ времена считался очень большимъ) летѣлъ по назначенію. Обладая отъ природы очень вѣрнымъ морскимъ глазомъ и огромной увѣренностью въ себѣ, З. П. Рождественскій не разъ вызывалъ удивленіе многихъ заставивъ, напримѣръ, клиперъ нашъ, войти собственной машиной во внутреннюю бухту Петропавловска (въ Камчаткѣ), безъ помощи шлюпокъ и перлиней, въ бухту, въ которой онъ раньше никогда не бывалъ.

—о—

Въ іюлѣ 1890 года начальникъ тихоокеанской эскадры вице-адмиралъ П. Н. Назимовъ приказалъ нашему клиперу идти изъ Владивостока и выолнить въ теченіи назначеннаго срока, цѣлую программу работъ и ученій, въ число которыхъ входило прохожденіе курса стрѣльбы изъ всѣхъ орудій, стрѣльба минами Уайтхера и наконецъ съемка малоизслѣдованныхъ береговой полосы и моря къ сѣверу отъ Владивостока.

Чтобы не терять времени, командиръ нашель возможнымъ кое-что выолнить одновременно: онъ послалъ на съемку двухъ офицеровъ на двухъ катерахъ, снабженныхъ всѣмъ необходимымъ на двое сутокъ имъ предстоявшихъ работъ, а самъ пошелъ дальше, въ бухту „Америка“, чтобы начать тамъ практическую стрѣльбу изъ орудій.

Погода была чудная, тихая, теплая. Какъ кончившій артиллерійскую академію, командиръ выработалъ вмѣстѣ со

*) С. П. Тыртова, П. Н. Назимова, С. О. Макарова, Г. П. Чухадина, П. А. Безобразова, П. П. Андреева и другихъ.

старшимъ артиллерійскимъ офицеромъ лейтенантомъ К. Г. Петъ программу дѣйствій, чтобы дать хорошую практику комендорамъ въ стрѣльбѣ со всѣхъ разстояній, при разнообразныхъ условіяхъ. Мы ходили по бухтѣ разными скоростями, описывая круги вокругъ щита, поставленнаго почти по срединѣ бухты и не разъ сваленъ былъ щитъ и замѣненъ новымъ. Такъ отстрѣляли мы изъ большихъ орудій и подъ вечеръ, уменьшивъ разстояніе отъ щита, стали ходить ближе къ нему, чтобы дать практику и всѣмъ мелкимъ орудіямъ. Все шло прекрасно и стрѣльба и маневрированіе во время стрѣльбы.

Бухта „Америка“ довольно большая, но открытая со стороны моря, такъ что въ нее, при штормѣ могла заходить большая морская волна. Судя по картѣ, она была вполне и безопасная, при хорошей погодѣ, для подобнаго рода упражненій, такъ какъ глубина ея на картѣ показана всюду достаточной и почти вездѣ одинаковой.

Уже кончая стрѣльбу, подъ вечеръ, дѣлая циркуляцію вокругъ щита и быстро разнося его изъ мелкихъ орудій въ щепу, нашъ клиперъ вдругъ наскочилъ на какой-то невидимый предметъ, настолько сильно, что бывшіе на ногахъ, на палубѣ люди, едва не упали. Клиперъ остановился и не сдвинулся съ мѣста, не смотря на данный тотчасъ самый полный задній ходъ. Лотъ показалъ большую сравнительно глубину вокругъ неподвижнаго судна и только въ одномъ мѣстѣ, подъ лѣвою переднею частью кузова, спускаемый медленно лотъ отклонялся слегка въ сторону, ясно показывая, что лотъ скользитъ по очень крутой, почти отвѣсной скалѣ, имѣющей, повидимому, форму сахарной головы или конуса вершиной вверхъ.

Очевидно, стрѣльбу прекратили тотчасъ. Спустили всѣ шлюпки, вода въ трюмѣ не показалась, значить желѣзная обшивка судна цѣла; Давали попеременно задній и передній ходъ машинѣ, но безъ результата! Завезли на баркасѣ стопъ-анкеръ и кабельтовъ отъ него взяли на шпиль. Вытянули кабельтовъ въ струну, но клиперъ ничуть не подался. Прекратили пары и продули котлы, удаливъ изъ нихъ воду и это не помогло! Клиперъ продолжалъ стоять неподвижно! Отдали оба якоря и перенесли всѣ тяжести въ корму и опять безъ замѣтнаго результата! Очень основательно и плотно засѣли мы, значить на камнѣ. Между тѣмъ стало темнѣть и задулъ порядочный вѣтеръ, такъ что положеніе судна становилось опаснымъ, въ случаѣ усиленія вѣтра: вѣдь въ бухту заходила морская волна!

Не видя пока возможности сойти съ камня собственными средствами, командиръ рѣшилъ дать знать на эскадру во Владивостокъ, о несчастіи съ ввѣреннымъ ему судномъ. Осуществить это дѣло было не легко! Послать офицера бе-

регомъ было проэктомъ мало надежными! При полномъ отсутствіи дорогъ въ этихъ мѣстахъ, въ непролазной тѣгѣ имѣлись только извилистыя тропинки, да и по нимъ возможно было двигаться на далекое разстояніе, только верхомъ на лошади и кружнымъ путемъ съ проводникомъ, верстъ на 300—400. Такимъ образомъ нарочный добрался бы до Владивостока, вѣроятно, очень не скоро, уже не говоря про возможность встрѣчи съ тиграми или съ хунхузами (китайскіе разбойники), въ которыхъ въ тѣ времена не было недостатка и посланный офицеръ добрался бы до адмирала вѣроятно тогда, когда извѣщеніе было бы бесполезнымъ, какъ опоздавшее! Къ тому же достать проводниковъ и лошадей, купивъ послѣднихъ, было возможно, и то подъ сомнѣніемъ, въ селеніи верстахъ въ 20 отъ мѣста невольной нашей стоянки, а на берегахъ бухты Америка не имѣлось вовсе жилья.

Сравнительно болѣе легкій способъ исполнить задачу было — отправить шлюпку открытымъ моремъ во Владивостокъ, но командиръ предполагалъ, что на островѣ Аскольдъ, находящемся на пути во Владивостокъ, не можетъ не быть телеграфа, стоящаго „какъ бы на стражѣ“ подхода къ крѣпости и порту съ моря судовъ, подобно тому, какъ это существуетъ на Victoria Peak въ Гонгъ Конгъ, гдѣ комендантъ крѣпости извѣщался заблаговременно объ каждомъ замѣченномъ на горизонтѣ суднѣ.

Не зналъ нашъ командиръ, что въ этихъ мѣстахъ, въ тѣ времена, никому и въ голову не приходили такія введенія, какъ освѣдомленность на мѣстѣ, о происходящемъ въ морѣ. Командиръ считалъ такое введеніе уже давно существующимъ, какъ очевидно необходимое и важное дѣло. Командиръ рѣшилъ дать знать адмиралу о несчастіи съ клиперомъ, пославъ офицера на шлюпкѣ на островъ Аскольдъ, чтобы отослать оттуда по телеграфу извѣщеніе это. Изъ старшихъ чиновъ, лейтенантовъ, на клиперѣ на лицѣ было только двое: старшій артиллерійскій офицеръ Н. Г. П. и я. Два другихъ лейтенанта, какъ выше сказано, находились далеко, на съемкѣ. Я былъ заранѣе увѣренъ, что передать извѣстіе на эскадру будетъ поручено мнѣ. Командиръ зналъ, что я морякъ — любитель по призванію, весьма энергиченъ, достаточно выносливъ и сумѣю оправдать его довѣріе. Послѣ ужина офицеровъ, кончившагося около 8 часовъ вечера, командиръ позвалъ меня въ штурманскую рубку и сказалъ, что посылаетъ меня со специальнымъ порученіемъ на островъ Аскольдъ, чтобы оттуда дать знать во Владивостокъ о томъ, что клиперъ нуждается въ помощи и спросилъ меня о способѣ, который я считаю лучше, чтобы скорѣе это исполнить. Я отвѣтилъ, что прошу дать мнѣ нашу шестерку. На вопросъ, почему я хочу взять шестерку, а не вельботъ, паровой катеръ или баркасъ, я отвѣтилъ, что для предстоя-

шаго перехода по открытому морю считаю нашу шестерку, самую подходящей шлюпкой, она требует мало людей, необходимых на суднѣ, меньше другихъ шлюпокъ боится волны, легко идетъ подъ веслами и подъ парусами. Я очень любилъ эту шестерку за ея прекрасныя качества, благодаря которымъ, эта шлюпка постоянно получала первые призы на парусныхъ гонкахъ и обгоняла не только всѣ шестерки съ судовъ эскадры, но даже многіе катера. Это качество нашей шестерки, съ разрѣшеніемъ командира и командира кронштадтскаго порта, достигнуто было по моему инициативѣ, какъ ревизора еще въ Кронштадтѣ, увеличеніемъ главнаго паруса, (разрѣзного фока) за счетъ совершенно упрямленной выносной бизани и прибавленіемъ къ разрѣзному фоку — гика.

Повидимому командиръ вполне одобрилъ мое рѣшеніе и приказалъ мнѣ готовиться, а штурманскому офицеру велѣлъ перевести для меня на прозрачную бумагу копію карты отъ бухты Америка до острова Аскольда, гдѣ карта кончалась. Приготовленія мои были не длинныя. Я приказалъ подать на шлюпку два боченка прѣсной воды, полъ мѣшка сухарей, банку консервированнаго масла, банку мясныхъ консервовъ, шлюпочныи компасъ, дрекъ съ дректовомъ, фитиль въ ночникѣ, фонарь боевой со свѣчами, мой походный бинокль, брезентъ и дождевое платье для каждого. Тѣмъ временемъ я свѣрилъ свои карманныя часы съ судовыми. Когда все было погружено и копія карты готова, я велѣлъ поставить мачту захватилъ въ каютѣ 250 штукъ папиросъ въ коробкѣ, а затѣмъ, простясь съ командиромъ и сослуживцами, я благословясь приказалъ поднять паруса со взятыми двумя рифами и отвалилъ. Это было въ 9-мъ часу вечера. Чтобы избѣжать возможной простуды и чтобы людямъ не пришлось надѣвать дождевое платье въ морѣ, на качкѣ, когда волна начнетъ уже захлестывать въ шлюпку т. е. когда платье будетъ уже мокро, я велѣлъ всѣмъ надѣть непромокаемое платье сейчасъ же, а затѣмъ разложить вещи на шлюпкѣ такъ, чтобы гребцамъ поудобнѣе было сидѣть подъ банками (скамейками), прикрыть фитиль, сухари и горящій фонарь брезентомъ и разрѣшилъ всѣмъ курить, но по очереди, съ тою цѣлью, чтобы сохранить огонь на случай, если бы погасъ нашъ фитиль или фонарь, отсырѣвъ отъ брызгъ. Спички на суднѣ въ тѣ времена были строго запрещенною вещью. Въ тѣ времена шведскія спички придуманы еще не были. Команду шестерки я раздѣлилъ на двѣ вахты по 3 человека въ каждой. Одинъ вахтенный долженъ былъ смотрѣть впередъ и двое на шкотахъ. Не вахтеннымъ я разрѣшилъ спать. Въ началѣ 10-го часа вечера шестерка вышла изъ бухты Америка, пройдя ее въ полвѣтра лѣваго голса, а выйдя въ открытое море, я повернулъ на фордевиндъ, взявъ паруса бабочкой, Волна была крутая и крупная, хотя

и попутная. Шлюпку стало страшно мотать. По временамъ скатываясь съ волны шлюпка смотрѣла совсѣмъ носомъ внизъ, а по временамъ, всходя на волну, она становилась носомъ вверхъ, почти на дыбы, причемъ волна нѣсколько разъ обдавала всю болѣе загруженную корму. Чтобы увеличить ходъ я приказалъ отдать оба рифа и этимъ заставить шлюпку лучше всходить на волну, а главное лучше слушать руля. Гигъ фока отлично держалъ растянутость паруса, а кливеръ галсъ прикрѣпленный къ крюку на другомъ борту, держалъ кливеръ съ наибольшею пользой, для чего отъ конца кливеръ-галса, на крюкъ, основанъ былъ на корму шкотъ (брасъ). Съ отданными рифами шестерка полетѣла какъ птица. По дрожанію румпеля я это чувствовалъ, значить не даромъ форсировалъ я парусами. Свой курсъ до Аскольда я изучилъ еще на клиперѣ т. е. заранѣе, такъ что справляться съ картою было не надо, а компасъ служилъ лишь для провѣрки не измѣнился ли вѣтеръ, править при данныхъ условіяхъ было возможно только по парусамъ, глядя по вѣтру. Благодаря увеличенію парусности волна уже не догоняла шлюпку и въ корму перестали попадать брызги. Я не рѣшался дать румпель старшинѣ шлюпки даже на моментъ. Править на фордевиндѣ, на огромной для шлюпки волнѣ, во много разъ труднѣе, чѣмъ въ полъ-вѣтра или въ бейдевиндѣ. Если даже немного вильнуть, идя на фордевиндѣ, вѣтеръ перенесетъ парусъ и въ результатѣ шлюпка можетъ опрокинуться или въ лучшемъ случаѣ, почерпнуть половину воды. Старшинѣ я поручилъ смотрѣть на компасъ и на мои карманныя часы, для чего подъ кормовымъ сидѣньемъ поставилъ горящій фонарь и близь него карту, объясняя ему курсъ и отношеніе, видимыхъ на горизонтѣ съ правой стороны острововъ Путятина, къ нашему мѣстѣ на картѣ. Такъ шли мы всю ночь. На разсвѣтѣ, въ 5-мъ часу утра, мы увидели маякъ острова Аскольдъ, а когда вошло солнце, открылся и островъ. Въ началѣ 8-го часа утра мы вошли въ бухту „Аскольдъ“ и за неимѣніемъ пристани, убравъ паруса, выбросились на песокъ.

На берегу работали китайцы, промывая золото изъ песка того мѣста, гдѣ теперь стояла наша шестерка. Больше на берегу, кромѣ китайцевъ, не было ни души. Китайцы на ломанномъ русскомъ языкѣ объяснили мнѣ, что къ маяку надо идти въ гору по тропинкѣ, на которую они мнѣ указали. Взявъ съ собой минера, какъ наиболѣе толковаго изъ гребцовъ шестерки, я пошелъ на маякъ, приказавъ перелъ тѣмъ вытащить шлюпку подальше на песокъ и поставивъ къ ней дневальнаго, остальнымъ разрѣшилъ спать. Дорога на маякъ оказалась не близкой и крутою. Въ домѣ смотрителя всѣ еще спали, когда мы подошли къ маяку. Я объяснилъ смотрителю суть моего порученія и готовъ

былъ передать ему текстъ телеграммы на имя адмирала. Хотя, въ душѣ я не вѣрилъ, что на маякѣ есть телеграфъ, но на всякій случай, по секрету просилъ смотрителя послать телеграмму. Я допускалъ возможность существованія телеграфа, о которомъ знаютъ лишь немногія лица, какъ стратегическая тайна, о которой надо молчать. Смотритель мнѣ сообщилъ, что въ его распоряженіи, по этой части, нѣтъ ничего абсолютно и онъ сообщить во Владивостокъ что-либо можетъ только лично, когда туда ѣздить на китайской шампункѣ и она его возить бесплатно за то, что онъ не прогоняетъ промывателей золота на берегу. Онъ отъ души посмѣялся надъ предположеніемъ, что въ его распоряженіи есть телеграфъ. Мнѣ не оставалось ничего болѣе, какъ продолжать мое плаваніе, чтобы лично дойти до Владивостока, но я лишень былъ и этой возможности, такъ какъ имѣлъ копію карты лишь до Аскольда. Въ этомъ отношеніи смотритель помогъ мнѣ, пообѣщавъ отыскать у себя мнѣ необходимую карту. Пока смотритель отыскивалъ эту карту мѣ съ минеромъ оба поспали минутъ 10—15. Когда я получилъ карту и далъ въ этомъ расписку, мы простясь съ смотрителемъ, пошли обратно къ шестеркѣ. Спустивъ ее на воду, я приказалъ отвалить и поднялъ паруса. Едва дошли мы до середины бухты, съ нами случилась бѣда. Дѣло въ томъ, что на островѣ Аскольдѣ, имѣющемъ форму подковы, образуются иногда вихри, вродѣ тѣхъ, которые впослѣдствіи я наблюдалъ въ Триэстѣ и въ Новороссійскѣ. На Аскольдѣ они, конечно, много слабѣе, но и они могутъ причинить аварію. На насъ, почти внезапно, налетѣлъ шкваль. Хотя я и успѣлъ заранѣе раздернуть всѣ шкоты и даже приспустилъ паруса, но шкваль былъ такой силы, что мачта не выдержала и надломилась на высотѣ роста человѣка. Такимъ образомъ шестерка лишилась своей главной двигательной силы. Пришлось вернуться къ берегу уже подъ веслами для исправленія аваріи. Расположившись на берегу, я приступилъ къ исправленію мачты, имѣемыми въ распоряженіи средствами. Помощью ворсы я велѣлъ принаитовать противъ сломаннаго мѣста къ мачтѣ двѣ тентовыя стойки и туго соединить все вмѣстѣ, какъ бы спеленавъ вмѣстѣ, три дерева. Бугель отъ фала приходился теперь нз мачтѣ надъ тентовыми стойками на высотѣ выше роста человѣка. Забравъ все обратно на шлюпку, уложивъ рангоутъ на банки, теперь уже только подъ веслами, мы покинули негостеприимную бухту и островъ.

По выходѣ въ море оказалось, что вѣтеръ становится все болѣе слабымъ, такъ что паруса были для насъ бесполезны. Намъ необходимо было дойти къ вечеру до Владивостока или хоть до какого-либо жилья. Теперь нашъ единственный двигатель были только весла. Насъ было всего

восемь. Я раздѣлилъ всѣхъ на четыре смѣны, включивъ себя и старшину въ четвертую смѣну. Въ то время, когда шестеро гребли, двое могли отдыхать по очереди. Смѣнялись двое для отдыха каждыя 15 минутъ. Послѣ каждыхъ 50 гребковъ сушили весла 1—2 минуты, въ теченіе которыхъ шлюпка продолжала двигаться по инерціи. Счетъ гребковъ велся однимъ изъ отдыхающихъ, второй правилъ рулемъ. Общее руководство, разумѣется, оставалось на мнѣ, хотя я, ради примѣра, добросовѣстно налегалъ на свое весло. Этотъ способъ былъ нашимъ спасеніемъ и самымъ цѣлесообразнымъ! У насъ не хватило бы иначе силъ грести весь день, чтобы добраться до жилья! Владивостокъ и его берегъ не были видны даже въ бинокль. Берець силы было необходимою. Мы находились въ открытомъ морѣ! Берегъ былъ отъ насъ далеко и только въ одномъ направленіи, такъ что задуй свѣжій вѣтеръ оттуда, трудно сказать, что было бы съ нами тогда! Вѣроятно, не пришлось бы мнѣ, какъ теперь, писать эти строки, но всѣ мы были молоды, полны силъ и здоровья, что очень важно! Каждые полчаса мы убирали весла совсѣмъ. Въ это время мы ѣли сухари, смоченные въ водѣ изъ анкерка, пили воду и по очереди курили. По счастью я взялъ съ собой цѣлую коробку папирозъ (250 шт.) и потому могъ щедро дѣлиться ими со спутниками. Въ пятомъ часу вечера сталъ задувать небольшой вѣтерокъ, который позволялъ пользоваться парусами, на время, пока мы убирали весла для отдыха. Дѣло было однако, не такъ просто, для достиженія этого. Вѣдь, мачта была сломана и хотя и занайтовлена крѣпко, но бугель для фала верхняго рейка былъ высоко и надѣть стропку верхняго рейка на бугель было очень трудно. Пользуясь, однако, тихой погодой, я рискнулъ. Баченокъ съ прѣсной водой, сначала плотно закуоренный, чтобы не пролилась вода, былъ поставленъ вертикально. На него взобрался за гребной матросъ болѣе высокаго роста, чѣмъ остальные. Ему подали верхній реекъ съ пришнурованнымъ къ нему парусомъ, а чтобы помочъ надѣть стропку на бугель, реекъ поддерживали еще и крюками. Дѣло увѣнчалось успѣхомъ, мы снова подъ парусами, но я рѣшилъ при первой возможности переѣнить способъ подъема и особенно уборки парусовъ, какъ очень рискованный. Въ свѣжій вѣтеръ убрать паруса было возможно только вмѣстѣ съ мачтой. Въ данное время, однако, не желая утомлять уже очень усталыхъ людей новой работой, мы остались подъ парусами и продолжали работать веслами, съ тѣми же перерывами, какъ и раньше. Во время не длинныхъ передышекъ насъ двигали паруса, правда не быстро. Въ шестомъ часу вечера сталъ обрисовываться берегъ. Это былъ берегъ Уссурийскаго залива, который находится на сторонѣ, противоположной отъ

Владивостока, Другой берегъ Уссурийскаго залива, примыкающій къ Владивостоку, не былъ видѣнъ даже въ бинокль. Вѣтерокъ немного усилился и позволилъ идти галфвиндъ лѣваго галса узла $2-2\frac{1}{2}$, но веслами мы продолжали работать. Я стремился подойти къ видимому берегу, чтобы дать людямъ поѣсть и поспать, хоть до разсвѣта. Когда стало темнѣе, мы замѣтили на берегу огонекъ, на который и стали держать. Въ 8 часовъ вечера я убралъ паруса и рангоутъ и мы продолжали идти только подъ веслами, а въ виду надежды скоро дойти до какого-нибудь жилья, мы уже рѣже дѣлали перерывы для отдыха. Беречь силы теперь уже менѣе было необходимости. У всѣхъ въ перспективѣ была возможность поѣсть и вздремнуть. Въ 9-мъ часу шестерка зашла въ закрытую бухту-убѣжище, на берегу которой стояла небольшая фанза китаецъ и при ней большой огородъ.

Въ бухтѣ, у берега стояла большая шампунка. На берегу насъ встрѣтилъ хозяинъ шампунки и огорода — китаецъ. Разумѣется, мы обрадовались этому человѣку, чуть не какъ родному, въ надеждѣ хорошенько поѣсть у него и поспать. Китаецъ оказался, однако, страшно жаднымъ и скупымъ. Онъ потребовалъ съ меня за небольшую банку риса, фунта въ три, 5 рублей. Единственно въ чемъ онъ уступилъ — это позволеніе пользоваться за тѣ же деньги его очагомъ и въ придачу далъ лука со своего огорода. Одинъ изъ гребцовъ взялся быть кокомъ. Онъ разварилъ рисъ въ горячей водѣ, положилъ въ него привезенное нами съ собой консервованное мясо, и масло. За обѣщаніе полученія нашей ѣды китаецъ далъ намъ соли. Тѣмъ временемъ я распорядился передѣлать стропъ для подъема парусовъ шестерки: фальъ былъ прикрѣпленъ непосредственно къ стропкѣ рейка, т. е., безъ бугеля, держащаго реекъ при мачтѣ. Теперь можно было поднимать и опускать верхній реекъ, не считаясь съ неровностью мачты и съ тентовыми стойками, какъ раньше. Нельзя было только пользоваться зарифленными парусами. Тѣмъ временемъ я спрашивалъ китаецъ, сколько хотѣлъ бы онъ получить за доставку меня тотчасъ на своей шампункѣ во Владивостокъ, если задуетъ подходящій вѣтеръ. Онъ запросилъ 12 рублей. Я рѣшилъ имѣть это въ виду, такъ какъ въ данный моментъ я чувствовалъ себя совершенно разбитымъ, проведя сутки безъ пищи и сна. Въ случаѣ продолженія моего плаванія на шампункѣ, я рѣшилъ дѣйствовать такъ: взять съ собой одного изъ гребцовъ, а старшину съ остальной командой шестерки оставить на мѣстѣ, при шлюпкѣ и если черезъ двое сутокъ за ними не придетъ какое-нибудь судно, нанять лошадей и, оставивъ шестерку съ 4 гребцами, вдвоемъ спѣшить во Владивостокъ, гдѣ на словахъ донести о всемъ дѣлѣ. Для этого я рѣшилъ оставить

старшинъ бышя у меня на рукахъ небольшя дѣньги. Начать осуществленіе иного плана дѣйствій въ данный моментъ возможности не было, такъ какъ не было вѣтра! Шампунка была большая, двухъ мачтовая, такъ что управляться ею требовало трехъ человѣкъ — меня, матроса и китайца. Въ ожиданіи вѣтра мы расположились на отдыхъ, ожидая до 11 часовъ ночи готовности нашего обѣда. Изъ риса, консервованнаго мяса, масла, лука и соли вышелъ такой превосходный пилавъ, какого я никогда въ жизни не ѣлъ! Хлѣбъ намъ замѣнили сухари, размоченные въ водѣ ключа, вытекавшаго недалеко отъ фанзы. Въ 12 часовъ ночи мы расположились на отдыхъ, — команда шестерки въ фанзѣ, на канѣ, а я въ трюмѣ шампунки вдвоемъ съ однимъ изъ матросовъ. Хотя я легъ для отдыха, но сонъ ко мнѣ не пришелъ. Я чувствовалъ переутомленіе, не только физическое, но и нервное. Я впалъ лишь въ короткую дремоту, но не въ сонъ, и чуть не каждыя 10 минутъ просыпался, можетъ быть, изъ-за сырости въ трюмѣ шампунки. Мнѣ вначалѣ казалось, что время идетъ очень медленно, а когда я снова заснулъ и проснулся отъ всплесковъ воды о бортъ шампунки, мнѣ показалось, что я слишкомъ долго проспалъ, изъ-за чего не исполняю своего долга! Мысль о долгѣ меня сразу какъ-бы приподняла: я вышелъ на палубу посмотреть на часы и на направленіе вѣтра. Часы показывали начало второго, задувалъ порядочный вѣтеръ, позволявшій идти ко входу во Владивостокъ въ полный бейдевиндъ праваго галса. Обдумавъ вопросъ, что лучше дѣлать — идти ли на шампункѣ и разстаться съ командой шестерки или продолжать свой путь на шестеркѣ, я остановился на второмъ рѣшеніи. Не разставаясь съ командой и шлюпкой, мы имѣли еще и остатки провизіи. Мы не теряли и благопріятнаго вѣтра, чтобы добраться до Владивостока сегодня же утромъ или до полудня. Мнѣ было очень жалко приказать разбудить уставшую команду шестерки, но, вспомнивъ о долгѣ, я энергично приказалъ безъ промедленія готовиться къ продолженію похода. При этомъ я имѣлъ въ виду, что люди мои поспятъ еще и на переходѣ подъ парусами. Провѣривъ болѣе точно направленіе вѣтра и лучше ознакомясь съ картой, полученной на маякѣ, при свѣтѣ фонаря на травѣ, я велѣлъ поставить рангоутъ и перенести на шлюпку все наше небольшое хозяйство. Въ теченіе предыдущей ночи въ нашемъ компасѣ сгорѣло все масло, такъ что пользоваться имъ до восхода солнца на шлюпкѣ было нельзя, но при необходимости возможно было освѣщать картушку огнемъ боевого фонаря, гдѣ горѣла свѣча, да и дѣло шло къ утру и къ свѣту. Уплативъ 5 рублей китайцу и давъ ему еще 1 рубль на чай за беспокойство, я велѣлъ людемъ садиться, а затѣмъ, поднявъ паруса, отвалилъ.

Вѣтеръ дулъ съ берега, почти не разводя волны. Паруса стояли отлично. Курсъ бейдевиндъ праваго галса. Было еще совершенно темно, на небѣ — ни облачка, берегъ и море были видны отчетливо. Половинѣ гребцовъ я разрешилъ спать, что они и не преминули использовать завернувшись въ брезентъ. Остальные сидѣли на шкотахъ и смотрѣли впередъ. Утренній прохладный вѣтеръ совершенно разогналъ мой сонъ. Я почувствовалъ себя особенно бодрымъ. Настроеніе мое было самое радостное. Причиной сего было сознание удовлетворенія самого себя за исполненіе долга и вполне благопріятныя условія погоды и вѣтра. Пріятно было править шлюпкой, когда она не шла, у летѣла! Я старался держать круче къ вѣтру, чтобы, пересѣкая Уссурійскій заливъ, не отходить далеко отъ берега, но вѣтеръ постепенно крѣпчалъ. Счастье еще, что волнъ негдѣ было, что называется, „разойтись“, такъ какъ вѣтеръ дулъ съ берега, хотя и не близкаго. Много было бы хуже, если бы этотъ же вѣтеръ дулъ съ моря. Тогда волна была бы больше, а взять рифы у парусовъ было невозможно: приспущенный реекъ при взятыхъ рифахъ не могъ бы держаться бу-гелемъ около мачты. Вѣтеръ продолжалъ крѣпчать и заходить. Это было замѣтно по огню открывшагося Скриплевскаго маяка. Теперь я видѣлъ, что не ошибался, правя вначалѣ покруче. Это давало теперь мнѣ возможность, уже пройдя болѣе половины залива, держать менѣе круто. Тѣмъ не менѣе, волна стала больше, брызги обдавали насъ все время и я ни на секунду не могъ оторвать взора отъ курса, отъ парусовъ и волны, чтобы приводить противъ вѣтра, когда надо, и не получить въ шлюпку гребня волны. Мы были мокры, но бодрѣе. Тѣмъ временемъ стало свѣтать. Мы прошли уже $\frac{2}{3}$ ширины залива. Берегъ, гдѣ мы ночевали, былъ едва виденъ, а другой — отчетливо. Смотряще впередъ пользовались моимъ биноклемъ, защищая его отъ брызгъ парусами.

Было уже 6 часовъ, когда замѣченъ былъ на горизонтѣ съ лѣвой стороны, подъ вѣтромъ, дымъ и высокій рангоутъ 3-хъ мачтоваго судна. Не видя корпуса судна, нельзя было опредѣлить типъ этого судна, а я не могъ пока отвлечь своей взоръ въ сторону. Оказалось, что видимое судно идетъ подъ парами по направленію къ Скриплевскому маяку, какъ и мы. Убѣдясь въ этомъ, я сталъ держать полнѣе съ расчетомъ встрѣтиться съ судномъ, не дойдя до маяка. По мѣрѣ сближенія съ судномъ показался постепенно и корпусъ его изъ подъ горизонта. Надо при этомъ сказать, что въ эскадрѣ было два очень похожихъ одинъ на другого клипера, а именно: „Крейсеръ“ и „Джигитъ“. Оба имѣли слегка наклоненныя назадъ мачты, что очень красиво. При невысокихъ бортахъ это были два самыхъ красивыхъ корабля.

въ эскадрѣ! Ихъ различали, когда они шли подъ парами, только по цвѣту окраски ихъ трубъ.*) У одного она была черная, у другого — бѣлая (наша). Въ бинокль удалось рассмотреть наклонныя мачты и констатировать, что идетъ „Джигитъ“ или „Крейсеръ“, но рассмотреть цвѣтъ трубы со шлюпки на качкѣ мы долго не могли. Благодаря тому, что мы все время сближались, а также и тому, что, спустившись до галфвинда, наша шестерка не шла, а летѣлка и волна стала меньше, я могъ на короткое время передать румпель старшииѣ и посмотреть на судно въ бинокль. И, о радости! Я увидѣлъ „нашъ“ клиперъ и тотчасъ повернулъ еще влѣво на пересѣченіе его курса. Это было уже близко отъ Скриплевскаго маяка, передъ входомъ въ Золотой Рогъ!

Очевидно, что и на клиперѣ замѣтили нашу шестерку, но не надѣялись увидѣть свою, судовую шлюпку, которую считали погибшей еще въ первую ночь. Когда стало ясно, что клиперъ идетъ къ намъ навстрѣчу, я убралъ паруса и рангоутъ и велѣлъ приготовить шлюпку къ подъему. Подходя къ намъ ближе, клиперъ уменьшилъ ходъ, потомъ далъ задній ходъ и остановился, а мы подошли къ судну подъ веслами и прокричали 3 раза „Ура!“ На это съ клипера, пославъ команду на ванты, намъ отвѣтили тѣмъ же. Командиръ встрѣтилъ меня на шханцахъ у трапа, поцѣловалъ меня 3 раза и крѣпко пожалъ мнѣ руку, а затѣмъ, послѣ подъема шестерки, поставивъ команду во фронтъ, вызвавъ передъ фронтъ меня и мою команду, громко сказалъ, обращаясь къ прочей командѣ: „Вотъ вамъ, братцы, хорошій примѣръ, какъ надо служить!“ Это было для насъ, конечно, лучшей наградой за все то, что мы перетерпѣли за истекшіе почти двое сутокъ.

Чтобы дополнить мой рассказъ о нашемъ плаваніи на шестеркѣ, я считаю необходимымъ прибавить, что, несмотря на тяжелыя сравнительно условія вышеописаннаго перехода, сдѣланнаго на „скорлупѣ“, такъ какъ иначе нельзя и назвать шестивесельную шлюпку въ открытомъ морѣ, я не только не слышалъ ропота или жалобъ: „хоть бы поѣсть“, или „хоть бы поспать или отдохнуть“ со стороны моей команды, но эта команда съ полнѣйшимъ единодушіемъ и самоотверженностью стремилась исполнить малѣйшее мое приказаніе. Она вполне довѣрялась мнѣ, признавая меня за опытнаго начальника ихъ, и сама стремилась вмѣстѣ со мной исполнить нашъ долгъ! Школою для такого правильнаго пониманія службы былъ нашъ „домъ“, нашъ клиперъ, съ его командиромъ, капитаномъ 2-го ранга З. П. Рождественскимъ.

Настоящее кругосвѣтное плаваніе черезъ Магеллановъ

*) Трубы были телескопическія, подвижныя во внутрь дымового кожуха, когда прекращались пары при парусномъ плаваніи.

проливъ нашего красивѣйшаго корабля было отличной школой для выработки „настоящаго“ моряка, а парусное плаваніе приучало всѣхъ кромѣ того вникать въ детали каждаго нашего дѣла! Это была и школа терпѣнія!

Послѣ плаванія на клиперѣ „Крейсеръ“ мнѣ пришлось быть старшимъ офицеромъ на другихъ двухъ судахъ, а затѣмъ быть и самому командиромъ въ теченіе нѣсколькихъ лѣтъ, но я часто и не равнодушно вспоминаю мою бравую и неутомимую команду шестерки! Теперь они, вѣроятно, всѣ уже старики, и я никогда не повѣрю, чтобы они сдѣлались коммунистами! Гдѣ-то теперь вы? Что съ вами случилось?

Чтобы закончить мой разсказъ, продолжаю его. Оставленный мною на камнѣ клиперъ на слѣдующій день снялся съ него собственными средствами, выбросивъ за бортъ часть угля, котораго былъ полный запасъ. Помогъ этому также и немного повысившійся уровень воды въ морѣ, благодаря вѣтру, дувшему ночью. Вслѣдъ за тѣмъ, разведя пары, клиперъ не имѣвшій пробоины въ корпусѣ, подобралъ офицеровъ и катера, бывшіе на съемкѣ, пошелъ на розыскъ шестерки, зашелъ на островъ Аскольдъ, а оттуда направился въ Владивостокъ просить послать портовые суда разыскать нашу шестерку.

Подобравъ насъ уже близко отъ Владивостока, командиръ донесъ, по приходѣ туда, обо всемъ вице-адмиралу П. Н. Назимову. Въ рапортѣ было сказано также, что я достоинъ награды внѣ очереди. Эту награду мнѣ дали 6 декабря. Я получилъ орденъ Св. Анны 3 степ. Моего старшину шестерки командиръ произвелъ въ квартирмейстеры, а я заказалъ на берегу отъ себя лично, серебряные жетоны на память о большомъ переходѣ*) на маленькой шлюпкѣ по открытому морю, для всей команды шестерки.

Слѣдствіемъ была доказана невинность командира и штурманскаго офицера въ постановкѣ клипера „Крейсеръ“ на камень, котораго не существовало, судя по картѣ! Этотъ камень теперь нанесенъ на всѣ карты и носить названіе „Крейсеръ.“ Послѣ замѣны немногихъ деревянныхъ досокъ наружной обшивки (корпусъ клипера и внутренняя обшивка его были желѣзные) и листовъ мѣдной внѣшней обшивки, что исполнено было на пловучемъ докѣ своею командою, клиперъ выполнилъ всю заданную намъ адмираломъ программу безъ опозданія.



Почти ровно черезъ годъ, въ 1891 году, мы были уже въ рѣкѣ Невѣ, у Николаевского моста, во всемъ блескѣ очень красиваго военнаго русскаго корабля, вернушагося нзъ трехъ годичнаго плаванія вокругъ свѣта. На гротъ-мачтѣ

*) Около ста миль въ суммѣ (1 миля равна на 1.3/4 версты).

рвался длинный вымпелъ, а на гафелѣ гордо развѣвался большой креповый (шелковый) Андреевскій флагъ!

На смотру мы заслужили благодарность самого Государя Императора Александра III, показавъ Ему нашъ клиперъ на славу, во время разнообразныхъ ученій въ Высочайшемъ присутствіи!

Весь этотъ правдивый разсказъ мой интересенъ теперь, спустя 43 года, мнѣ самому! До слезъ грустно мнѣ все это вспомнить!

Нѣтъ уже въ живыхъ бывшего нашего командира, этого рыцаря служебнаго долга! Она скончался вскорѣ послѣ тяжелыхъ обстоятельствъ Цусимы! Онъ и тамъ исполнилъ, поскольку смогъ, свой долгъ до конца! Много пользы могъ бы онъ принести нашему флоту своимъ недюжиннымъ умомъ, четностью, справедливостью, энергіей и желѣзною волею! Онъ умѣлъ заставить подчиненныхъ охотно выполнять ихъ долги! Онъ умѣлъ и поощрить ихъ за службу и ее оцѣнить! Это именно то, чего ожидаетъ Родина отъ лучшихъ начальниковъ!

Мало осталось въ живыхъ и соплавателей монхъ. За границами Родины на чужбинѣ, я знаю, что здравствуютъ изъ нихъ, кромѣ меня, только трое!*) Совмѣстная бывшая служба сближаетъ, совмѣстное плаваніе сдружаетъ, а кругосвѣтное совмѣстное плаваніе почти что сродняетъ!

*) В. К. Вржиковичъ, Г. Г. Хометьяко и С. Л. Педеховъ.

ОГЛАВЛЕНІЕ

Стр.

Часть первая

Предисловія	3
1. Неаполь	6
На клиперъ „Крейсеръ“:	
2. Начало плаванія	7
3. Ночь въ океанѣ	11
4. Переходъ черезъ экваторъ	14
5. Магеллановъ проливъ	16
6. Поездка на горячѣе ключъ въ Камчаткѣ	21
7. „Мишка“ и „Машка“	28
8. Изъ минувшаго	25

ЧАСТИ: ВТОРАЯ, ТРЕТЬЯ И ЧЕТВЕРТАЯ (ВЪ ПРОЭКТЪ)

На фогатъ „Мининъ“

Игва Клеопатры	
Ловля акулъ въ Красномъ морѣ	
Ловля рыбы въ Индійскомъ океанѣ	
1 апрѣля на островѣ Цейлонѣ	
Штормъ въ океанѣ	
Клубъ Ланцесуповъ во Владивостокѣ	

На фрегатъ „Генераль-Адмираль“

Теорія игры въ рулетку въ Монте-Карло	
---	--

На клиперъ „Крейсеръ“

Островъ Жуанъ-Фернандецъ	
Въ Америкѣ (Санъ-Франциско)	
Вышшая русская земля	
Чтеніе газетъ въ Камчаткѣ	
Рыбная ловля въ Камчаткѣ	
О Командорскихъ островахъ и о пушномъ на нихъ промыслѣ	
Смыслъ клипера „Крейсеръ“—„Крейсерокъ“	
„Ваняя“	
На божьихъ перстахъ	
Поездка на горячѣе въ Камчаткѣ	

Къ справедливой оцѣнкѣ личности Зиновія Петровича Рождественскаго бывшаго командира клипера „Крейсеръ“:

Отзывъ бывшаго вахтеннаго начальника Владислава Константиновича Ержикивича, бывшаго на вахтѣ въ то время, когда клиперъ „Крейсеръ“ встрѣтилъ и подобралъ въ морѣ нашу шестерку не далеко отъ Владивостока близъ Скриплевскаго маяка лѣтомъ 1890 года.

Копія письма, полученнаго мною въ Софіи 21 мая 1933 г отъ В. К. Ержикивича:

Hotel de Champs Elysees. 15 мая 1933 г. Парижъ.

Дорогой Соплыватель Валерьянъ Николаевичъ!

Давно собирался поблагодарить за добрую обо мнѣ память и за присылку разсказа объ одномъ изъ событій нашего плаванія на клиперѣ „Крейсеръ“, который прочелъ съ тѣмъ большимъ интересомъ, что я отлично помню вахту свою съ 4 до 8 ч. утра, когда была наконецъ усмотрѣна и поднята шестерка, на которой Вы странствовали уже вторыя сутки и которую мы считали *погибшей*. Помню, какъ нашъ незабвенный: свирѣпый и добрый Зиновій всю ночь метался по мостику исполненный безпокойствомъ объ участи Вашей и команды шестерки.

Едва началъ брезжить утренній свѣтъ, я замѣтилъ вдали въ утренней мглѣ силуэтъ какой-то шляпки подъ парусами, контуръ которой не походилъ на китайскую джонку и скорѣе она похожа была на военную. Разсмотрѣть была ли это наша шестерка, не было еще возможности, но не допуская чтобы въ этомъ мѣстѣ и въ такую погоду, могла быть иная военная шляпка, я искренно жалѣя милаго Зиновія Петровича и желая его утѣшить, доложилъ ему о замѣченномъ вдали парусѣ и высказалъ надежду, что это наша шестерка. Зиновій какъ бѣшеный бросился на меня, схватилъ за плечи и неистово закричалъ: я прошу Васъ не издѣваться и не мучить меня! Докладывайте, что увидѣли шестерку или ничего не докладывайте! Я, конечно, не обидѣлся, видя что человекъ страшно разстроенъ. Черезъ 1/4 часа, когда ясно обрисовался силуэтъ нашей шестерки, я доложилъ объ ней и Зиновій бросился мнѣ на шею, поцѣловалъ меня и сказалъ, что такую я доставилъ ему *радость*, какой онъ, кажется, никогда еще не испытывалъ. Добрый онъ былъ человекъ и подъ суровой наружностью скрывалось *золотое* сердце. Миръ и покой его душѣ, испытавшей въ жизни много страданій и горя! Я навсегда сохранилъ объ немъ добрую память, какъ объ справедливомъ знающемъ свое дѣло начальникѣ и добромъ старшемъ товарищѣ и т. д.

Жму искренно Вашу руку.

Сердечно преданный В. Ержикивичъ

Съ подлиннымъ вѣрно и съ высказаннымъ я вполне солидаренъ

В. Давидовичъ-Нащинскій

Памяти лейтенанта М. Г. Дыдымова	•
Покупка шкуры морского бобра	•
Поездка въ гор. Кантонъ	•
Покупка ноги слона	•
Точный адресъ письма	•

Изъ службы на берегу

Жельзный плотъ	•
Чортъ въ караулъ	•

На миноносцахъ

Телефонъ на миноносцѣ	•
Последнее военное судно, которому Императоръ Александръ III сдѣлалъ смотръ	•
Вокругъ Европы на миноносцѣ	•

На крейсера „Посадникъ“

Бора въ Триестѣ	•
---------------------------	---

На Эскадренномъ броненосцѣ „Сисой Великій“

Въ ураганѣ	•
----------------------	---

Во внутреннемъ плаваніи

Памяти адмирала С. О. Макарова	•
и другіе.	



ВОСПОМИНАНІЯ
СТАРАГО МОРЯКА

ЧАСТИ 2, 3 И 4.

ВИЦЕ-АДМИРАЛЪ
В. Н. ДАВИДОВИЧЪ-НАЩИНСКІЙ

Всѣ права сохранены за авторомъ

Посвящаю эти воспоминанія русскимъ
молодымъ профессиональнымъ морякамъ
настоящаго и будущаго времени

ПРЕДИСЛОВІЕ АВТОРА

къ 2, 3 и 4 частямъ „Воспоминаній Стараго Моряка“.

Во время моей долгой службы въ моряхъ и океанахъ на военныхъ корабляхъ Отечества, при наличіи хорошей памяти, у меня накопилось и сохранилось въ ней много воспоминаній о минувшихъ жизни и службѣ.

Сохраняя любовь къ моей профессіи, я имѣлъ и сохраняю желаніе подѣлиться моими воспоминаніями со всѣми моими коллегами по профессіи, какъ со сверстниками, такъ особенно съ настоящей и будущей морской молодежью, которой я и посвящаю настоящій мой трудъ. Буду счастливъ, если мои рассказы прочтутъ и всѣ тѣ лица, которыя интересуются морской профессіей, причастны къ ней, равнымъ образомъ и всѣ любители морского дѣла. Это доступно пока только путемъ печати. Особенно это своевременно, принявъ во вниманіе мой 79-лѣтній возрастъ.

Для начала выполненія намѣченной цѣли, я передалъ на типографскій станокъ, ради опыта, только 8 рассказовъ моихъ, въ видѣ 1-ой части „Воспоминаній Стараго Моряка“, какъ объ этомъ высказалъ въ предисловіи къ этой первой части. При этомъ я поставилъ себѣ самъ такое условіе: если мой опытъ получить одобреніе, то я продолжу дѣло и отдамъ въ печать и 2, 3 и 4 части „Воспоминаній“.

Судя по дошедшимъ до меня свѣдѣніямъ отдѣльныхъ читателей 1-ой части и по рецензіямъ о ней въ періодической печати, я узналъ отзывы о моемъ трудѣ *въ только одобрительные*.

Это дало мнѣ поощреніе на продолженіе и выполненіе намѣченной цѣли, въ виду чего я рѣшилъ отдать въ типографію остальной, готовый мой трудъ.

Можетъ быть, мои рассказы заинтересуютъ читателей и они найдутъ въ нихъ кое-что и полезное.

Осуществляя поставленную себѣ цѣль, я не преслѣдую коммерческихъ расчетовъ, но желаю возмѣстить расходы типографскіе и почтовые.

Всякій, имѣющій 1-ую часть „Воспоминаній“, сможетъ теперь дополнить ее продолженіемъ, а тотъ, кто 1-ой части еще не имѣетъ, можетъ приобрести всѣ четыре части сразу, воспользовавшись тѣмъ что 1-ая часть была напечатана въ числѣ экземпляровъ болѣе, чѣмъ остальные, вслѣдствіе чего 1-ая часть теперь стоитъ дешевле.

Улица „Графъ Игнатъевъ“ № 44.

Софія.

АВТОРЪ

**Справка о службѣ въ морѣ и на берегу
Вице-Адмирала В. Н. Давидовичъ-Нащинскаго**

Годы	Имена судовъ	Число мѣс.	Число лѣтъ	Въ плаваніяхъ гдѣ и ск. разъ въ разн. вр.				
				Въ моряхъ	Балт.	Атл. ок.	Средиз.	Инд. ок.
1879-1891	Фрег. „Мининъ“	24	2	1	1	2	2	1
1884-1885	„ „Ген.-Адмир.“	12	1	2	2	1		
1888-1891	Клип. „Крейсеръ“	36	3	2	2	1	1	1
1896-1897	Мин. „Пакер.“ №120	24	2	1	1	1		
1897	Кр. „Посадникъ“					1		
1897-1898	Эск. Бр. „Сисой Вел.“					1		1
	Итого заграницей	96	8	6	6	7	4	3
1876-1902	Во внутр. плаваниі (ежегодно)	74	6 ¹ / ₄	Свыше чѣмъ на 20 равныхъ суд., изъ коихъ командов. 10-ю суд				
1876-1902	Итого въ морѣ	170	14 ¹ / ₄	Свыше „20 кампаній“				
1876-1902	Итого въ службѣ актив.		26	20	6	7	4	3
1902-1912	Въ службѣ администр.		10					
1876-1912	Итого дѣйств. службы		36	26	6	7	4	3

Родился въ 1857 г. Въ гардемарины произведенъ 1 мая 1879 г.
Въ мичманы произведенъ 30 авг. 1880 г.

Въ промежуткахъ между плаваніями занималъ должности: экипажнаго адъютанта 2 раза, ротнаго командира 2 раза, баталіоннаго командира, ревизора, Старшаго адъютанта Кронштадскаго Главнаго Командира и военнаго губернатора и одновременно Адъютанта Штаба порта, завѣдывалъ телефонной сѣтью, которую устроилъ лично, завѣдывалъ портовымъ музыкантскимъ хоромъ, завѣдывалъ лекціями для н. ч. гарнизона и былъ дѣлопроизводителемъ противо-пожарной комиссіи. Тогда-же окончилъ курсъ миннаго дѣла и курсъ военно-морскихъ наукъ Морской Академіи.

Въ 1902-1912 г. г. завѣдывалъ мобилизаціоннымъ дѣломъ флота и портовъ 5 русскихъ морей въ Главномъ Морскомъ Штабѣ.

Въ 1912 г. произведенъ во флота Генераль-Лейтенанты 25 октября и затѣмъ уволенъ въ отставку съ полной пенсіей.

Въ 1924 г. опредѣленъ снова на дѣйствительную службу.

Въ 1925 г. зачисленъ въ Императорскій корпусъ арміи и флота.

Состоялъ членомъ Врем. Совѣщанія по военно-морскимъ дѣламъ.

Въ 1933 г. переименованъ въ Вице-Адмирала по цензу.

„ВОСПОМИНАНІЯ СТАРАГО МОРЯКА“

ЧАСТЬ 2-ая.

КРУГОСВѢТНОЕ ПЛАВАНІЕ НА ФРЕГАТЪ „МИНИНЪ“ ВЪ 79-81 ГОДАХЪ.

Начало военно-морской службы въ офицерскихъ чинахъ.

Время молодости и начала реальной службы во флотѣ, послѣ долгаго сидѣнія на ученической партѣ, есть лучшее время жизни почти каждого морского офицера. Время это помнится особенно отчетливо, какъ чудный сонъ на яву, какъ исполненіе завѣтныхъ мечтаній юности, послѣ продолжительной подготовки къ предстоящей военно-морской службѣ. Теперь, спустя свѣше полувѣка, прожитаго съ этого времени, мнѣ продолжаетъ казаться, что все это было вчера. Великъ былъ контрастъ переходнаго положенія — отъ ученическаго къ офицерскому званію.

* * *

Послѣ конца выпускныхъ экзаменовъ изъ Морского Училища, произведенный 1-го мая 1879 года въ *прежніе* гардемарины (носившіе всю офицерскую форму, кромѣ особыхъ погонъ съ большими якорями и парадной формы, замѣнявшей-ся, вмѣсто мундира, золотымъ аксельбантомъ на сюртукѣ, саблей и треуголкой), я былъ назначенъ на полтора мѣсяца въ плаваніе на фрегатъ „Свѣтлана“ (деревянный винтовой парусный) и вслѣдъ затѣмъ на такой же срокъ на батарею „Первенецъ“ для практики, въ Учебно-Артиллерійскомъ Отрядѣ.

Осенью 1879 года, въ числѣ 12 моихъ товарищей по выпуску и 2 штурманскихъ кондукторовъ, я былъ назначенъ въ дальнее плаваніе, считавшееся „кругосвѣтнымъ“, на фрегатъ „Мининъ“, уже находившійся тогда въ Средиземномъ морѣ. Мы были командированы изъ Кронштадта по желѣзной дорогѣ въ Одессу, а оттуда на коммерческомъ пароходѣ въ Пирей. Живя тамъ въ гостинницѣ, мы недѣли двѣ ожидали грихода „Минина“, на которомъ держалъ свой флагъ контръ-адмиралъ А. Б. Асланбеговъ. Все это время я использовалъ ежедневнымъ катаніемъ на наемной шлюпкѣ подъ парусами. Это мнѣ впоследствии пригодилось: въ разное время я взялъ

3 первыхъ приза на шлюпочныхъ парусныхъ гонкахъ. Въ числѣ призовъ я получилъ золотой руль (брелокъ) призъ за гонку „безъ рулей“.

Послѣ прихода фрегата въ Пирей, мы явились новому начальству.

Началась для насъ новая жизнь и служба на большомъ военномъ заграничномъ кораблѣ.

* * *

„По синимъ волнамъ океана,
 „Изъ края студеной зимы,
 „Въ страну ананасовъ, банановъ
 „Туда направляемся мы“.

В. Д-Н.

Я начинаю мое повѣствованіе о впечатлѣніяхъ моего перваго плаванія за границей, съ откровеннаго признанія и сознанія о своемъ новомъ положеніи: до производства я мечталъ о времени, когда будетъ возможно отложить всѣ учебники, тетради и книги въ сторону и стать самому въ положеніе начальника и обучать подчиненныхъ. Кончая курсъ, я воображалъ себѣ, что узналъ уже все необходимое для офицерскаго званія. Я думалъ, что послѣ сдачи всѣхъ экзаменовъ учить меня уже некому и нечему, такъ какъ я самъ офицеръ! Вообще самонѣніе мое было выше; чѣмъ знанія оказались на дѣлѣ. Думаю, что это бываетъ у всѣхъ молодыхъ людей, еще мало узнавшихъ свое будущее дѣло и службу! Съ перваго же года моего новаго положенія, мнѣ пришлось очень многому научиться, въ размѣрахъ несравненно болѣе обширныхъ, чѣмъ за партой въ классахъ. Разница обученія въ классахъ и на службѣ та, что ученику за незнаніе ставится неудовлетворительный баллъ, указывающій, что незнаніе надо восполнить, а у начальника, его незнаніе, вызываетъ въ лучшемъ случаѣ смѣхъ или улыбку, что не только роняетъ престижъ начальника, но больно бьетъ по самолюбію. Постепенно я это хорошо понималъ и будучи уже офицеромъ, я постоянно стремился учиться и практиковаться какъ въ дѣлѣ морскомъ и административномъ, такъ и въ дѣлѣ общаго обихода жизни. Я созналъ, что, *„чтобы хорошо управлять, надо хорошо знать“*, а для приобрѣтенія знаній *надо учиться*, даже и въ преклонномъ возрастѣ. а русская пословица *„вѣкъ живи, вѣкъ учишь!“* -- *вѣрна!*

* * *

Въ Пирей фрегатъ простоялъ не долго. Онъ перешелъ, частью подъ парусами, въ Александрію, гдѣ простоялъ свыше 3-хъ мѣсяцевъ передъ походомъ въ началѣ января 1880 года на Дальній Востокъ.

Много можно рассказать о времени этой стоянки въ субъ-тропическомъ климатѣ Александрія. Хорошее это было время. Съ разрѣшенія начальства большинство изъ насъ съѣздило по желѣзной дорогѣ въ Каиръ, а оттуда на Пирамиды.

На Рождествѣ у насъ, на фрегатѣ, удачно прошелъ спектакль: исполнена была полностью комедія Гоголя „Ревизоръ“, причемъ во всѣхъ безъ исключенія роляхъ были только офицеры и гардемарины фрегата и крейсера „Азія“. На Рождествѣ фрегатъ посѣтилъ Святѣйшій Патріархъ Іерусалимскій. Для команды была елка.

Игла Клеопатры.

Въ числѣ разныхъ случаевъ корабельной жизни фрегата „Мининъ“ было участіе нашихъ офицеровъ, гардемариновъ и команды въ дѣлѣ содѣйствія къ отправленію въ Америку такъ называемой „Иглы Клеопатры“. Это былъ громадный гранитный обелискъ, много столѣтій, со временъ фараоновъ, простоявшій недалеко отъ моря въ городѣ Александрии на площади въ память и честь египетской царицы Клеопатры. Египетское правительсво продало этотъ обелискъ правительству С. А. Штатовъ, для украшенія одной изъ площадей города Вашингтона. О вѣсѣ „Иглы“, состоящей изъ одного цѣлаго камня, можно судить по размѣрамъ ея: площадь основанія была около 100 кв. футовъ, а вершина, лишь немного болѣе тонкая, приходилась примѣрно на высотѣ 2-хъ или 3-хъ этажнаго дома.

Руководили работой по „мобилизаціи“ каменной громады американскіе инженеры. „Игла“ была сплошь обшита досками изъ дерева, чтобы не повредить „іероглифовъ“ временъ фараона, высѣченныхъ въ гранитѣ со всѣхъ сторонъ обелиска. Доски стянуты были желѣзными обручами и закрѣплены туго винтами. Противъ центра тяжести на обелискѣ надѣтъ былъ надежный чугунный широкій поясъ, съ горизонтальными круглыми осями (цапфами), подъ которыя были поставлены станины, необходимыя для поворота обелиска изъ вертикальнаго положенія въ горизонтальное. Для поднятія его, чтобы оси (цапфы) сѣли на станины и для поворота затѣмъ обелиска въ горизонтальное положеніе, требовалась осторожная, дружная, ровная и умѣлая тяга талей (полиспастовъ). Это дѣло для моряковъ привычное. Эту работу инженеры просили исполнить офицеровъ „Минина“, руководившихъ дружной работой нашей команды. Всѣ эти работы были сфотографированы при постепенныхъ удачахъ ихъ выполнения. Подъ повернутую въ горизонтальное положеніе „Иглу“ положены были высокіе штабели изъ досокъ. Помощью домкратовъ пониженія штабелей и уборки станинъ, „Игла“ постепенно была опущена до уровня земли, а затѣмъ еще ниже, въ выкопанную яму настолько, что „Игла“ оказалась значительно ниже уровня моря. Тамъ вокругъ „Иглы“ построили длинный большой ящикъ, непроницаемый для воды, съ „Иглою“ внутри ящика. Тѣмъ временемъ, между моремъ и мѣстомъ ящика прорыть

былъ глубокой каналъ. Когда судно, содержащее „Иглу“ было готово, на немъ подняли американскій флагъ, а затѣмъ впустили въ каналъ воду изъ моря. Судно (коробка) съ „Иглою“ всплыло. Его вывели по каналу въ море и затѣмъ на буксирѣ провели въ Александрійскую гавань къ сухому доку, въ который уже былъ введенъ пароходъ, предназначенный къ доставкѣ „Иглы“ въ Америку. Въ тотъ же докъ ввели и поставили сзади парохода ящикъ съ „Иглою“. Когда вода изъ дока была выкачана, у парохода разобрали корму и черезъ отверстіе (пользуясь домкратами) вставили „Иглу“ въ трюмъ парохода. Вслѣдъ за тѣмъ корму парохода задѣлали. Послѣ впуска въ докъ воды, пароходъ всплылъ и отвезъ „Иглу“ въ Америку. Нынѣ она въ Вашингтонѣ на площади.

Предполагаю, что описаніе всей этой сложной манипуляціи, исполненной въ 1879-1880 г.г., частью при нашемъ участіи, представляетъ собою, въ смыслѣ техники, большой интересъ для моряковъ и для инженеровъ, даже въ настоящее время, т. е. спустя свыше 56 лѣтъ.

Начало похода на Дальній Востокъ.

I.

Въ началѣ января 1880 года, послѣ почти трехмѣсячной пріятной стоянки въ гавани Александріи, фрегатъ „Мининъ“, вмѣстѣ крейсеромъ „Азія“, тронулся въ походъ на Дальній Востокъ черезъ незадолго передъ тѣмъ законченный Суэцкій каналъ. Нашъ фрегатъ былъ *первымъ* русскимъ военнымъ кораблемъ, прошедшимъ черезъ этотъ каналъ. Разумѣется, это плаваніе черезъ пустыню по узкому каналу въ пескахъ было для всѣхъ насъ вещью диковинной. Плаваніе это длилось 2 дня. Ночью въ то время пропускъ черезъ каналъ судовъ еще не былъ организованъ. Въ Суэцѣ отрядъ задержался на трое сутокъ для пополненія до отказа углемъ всѣхъ угольныхъ ямъ. Адмиралъ нашъ рѣшилъ воспользоваться этимъ временемъ, чтобы посѣтить такъ называемый „Колодезь Моисея“, гдѣ, по преданію, Моисей ударомъ жезла источилъ изъ скалы воду. Это мѣсто километрахъ въ 7-ми на востокъ отъ Суэца. Дорога туда по песчаной пустынѣ верхомъ на ослахъ. Желających пуститься въ эту экспедицію, кромѣ адмирала и его 2 флагъ-офицеровъ, было мало, а адмиралъ любилъ свиту и помпу. И вотъ, оба флагъ-офицера уговаривали офицеровъ и гардемариновъ участвовать въ экскурсіи и не беспокоиться, что не хватитъ осликовъ, повторяя, что „сколько будетъ экскурсантовъ, столько же будетъ и ословъ“. Экскурсія состоялась, мы видѣли, что изъ скалы вытекаетъ вода. Болѣе ничего.

Послѣ окончанія всѣхъ расчетовъ съ поставщиками, „Мининъ“ и „Азія“ вышли изъ Суэца въ Красное море, гдѣ

нашъ отрядъ, получивъ попутный вѣтеръ, вступилъ подъ паруса. „Мининъ“ поднялъ винтъ изъ воды.

II.

Ловля акулъ.

Подъ парусами мы дошли по Красному морю до пересѣченія „тропика Рака“. Въ 11 часовъ ночи, по счисленію, фрегатъ вступилъ въ предѣлъ тропиковъ. Адмиралъ приказалъ вызвать музыку и играть маршъ.

Нигдѣ, вѣроятно, нѣтъ такого множества акулъ, какъ въ Красномъ морѣ. Музыка привлекла къ фрегату акулъ. Вѣтеръ стихъ. Фрегатъ стоялъ неподвижно. Подъ кормою его появилось нѣсколько акулъ. Изъ шкиперской каюты принесенъ былъ огромный рыболовный крючекъ изъ стали, прикрѣпленный къ цѣпи, привязанной къ „лестѣ“ въ видѣ 3” смоленнаго троса. Въ качествѣ наживки на крючекъ насаженъ былъ кусокъ солонины фунтовъ въ 15. Лесу пропустили черезъ блокъ, привязанный на концѣ гика. Акулы долго вертѣлись около лакомства. Одна изъ нихъ набралась храбрости, перевернулась животомъ вверхъ, попалась на крючекъ и стала водить лесу во всѣ стороны. Ловлей распоряжался лично командиръ, капитанъ I ранга П. Н. Назимовъ. Человѣкъ 30 команды нажали на лесу и огромная акула, длиною аршина въ четыре, повисла подъ блокомъ на „гикѣ“. Взять плѣнницу на палубу было дѣломъ не легкимъ. Обвязавшись концомъ, командиръ изъ другого конца сдѣлалъ удавку, сидя верхомъ на гикѣ. Это было, конечно, не безопасно, онъ сидѣлъ надъ водою, гдѣ видны были другія акулы. Всякое движеніе ихъ въ темную ночь было видно отчетливо, такъ какъ море свѣтится въ тропикахъ особенно сильно. По лестѣ была спущена удавка, подведена рыбѣ подъ ея неподвижные плавники и затянута. Когда П. Н. Назимовъ вернулся по гикѣ на полуютъ, онъ приказалъ выбирать удавку и травить „лесу“. Вытянутая на палубу рыба стала сильно биться, пока ей въ глотку не вставили длинный ганшпугъ. Ее отнесли на бакъ, гдѣ и подвѣсили. Такимъ же порядкомъ поймана была и вторая акула. Ночью кочегары отрѣзали у акулы большую часть мяса на пробу для уха, а столяры сняли часть ея шершавой кожи, какъ замѣняющую стеклянную бумагу для полировки дерева. На тѣлахъ обѣихъ акулъ нашли присосавшихся къ ея кожѣ по нѣсколько рыбокъ „прилипалъ“. Эти рыбки, помощью особаго органа возлѣ головы, присасываются къ кожѣ акулъ, какъ паразиты или пьявки, живутъ на счетъ соковъ акулъ и путешествуютъ всюду вмѣстѣ съ нею.

Вступивъ на вахту въ 4 часа утра, я убѣдился въ огромной живучести акулъ. Она была еще жива и когда кто-то ткнулъ ее пальцемъ въ глазъ, она отбросила его хвостомъ на

цѣлую сажень. Обѣихъ акулъ изрубили топорами и выбросили въ мусорный рукавъ.

Мнѣ удалось спасти голову одной изъ акулъ; отъ нея я отдѣлилъ обѣ ея челюсти съ зубами. Эти челюсти я присоединилъ къ другимъ рѣдкостямъ, собраннымъ мною въ плаваніяхъ. Все это разгромлено въ 1918 году большевиками.

Тѣмъ временемъ въ котлахъ фрегата уже разводились пары. По сигналу, на крейсерѣ „Азія“ тоже. Въ 5 часовъ утра на фрегатѣ былъ спущенъ на свое мѣсто его гребной винтъ, паруса закрѣпили, а когда пары были готовы, машинѣ былъ данъ ходъ. Крейсеръ „Азія“ пошелъ за фрегатомъ въ кильватеръ, оба направляясь противъ задувшаго противнаго вѣтра, въ Бабельмандебскій проливъ и въ г. Адень.

Гор. Адень.

Не отъ недостатка яркости свѣта солнца, при безоблачномъ небѣ, унылъ и мраченъ англійскій портъ и крѣпость Адень, а изъ-за полного отсутствія растительности и отъ избытка раскаленныхъ камней и песка! Адень, подобно Гибралтару, сторожитъ, на случай войны, проходъ судовъ между Индійскимъ океаномъ и Краснымъ моремъ. Въ мирное время Адень снабжаетъ проходящія суда топливомъ и провизіей, но не прѣсной водой, которой тамъ нѣтъ, изъ-за чего нѣтъ тамъ и растительности, ни даже хотя бы травы. Видимое съ моря подобіе садика на дѣлѣ — обманъ. Деревья тамъ — искусственныя, выкрашенныя зеленой краской. Въ Аденѣ дождь выпадаетъ не чаще раза въ четыре года. Дождевая вода тамъ не пропадаетъ, она стекаетъ въ специально выкопанныя между горами огромныя систерны-водохранилища и, благодаря этому воды хватаетъ надолго, а когда вся вода приходитъ къ концу, ее доставляютъ въ кожаныхъ мѣшкахъ на спинахъ верблюдовъ изнутри Аравійской пустыни, километровъ за 70. Для питья жителей Адена воду опрѣсняютъ изъ морской воды. Жара въ Аденѣ стоитъ постоянно, зимой немного слабѣй, чѣмъ лѣтомъ, но солнце днемъ жжетъ и не закрывается облаками почти никогда. Поэтому жизнь въ Аденѣ, разумѣется, весьма тягостная, непріятная и унылая. Въ противовѣсъ этому очень высоки оклады жалованья англичанъ, служащихъ въ Аденѣ. Прочіе жители Адена — арабы и евреи. Эти послѣдніе, какъ и повсюду, занимаются торговлей. Часть изъ нихъ торгуетъ страусовыми перьями, они появляются на всѣхъ заходящихъ въ Адень судахъ со своимъ товаромъ. Эти евреи имѣютъ видъ самый типичный—еврейскій: въ бѣлыхъ библейскихъ балахонахъ, въ черной ермолкѣ и съ длиннѣйшими „пейсами“, у иныхъ они до талии, въ видѣ локановъ, съ обѣихъ сторонъ лица, спереди торчащихъ ушей. Вотъ почти и все, что я могу сказать объ Аденѣ, по

имени, по климату и по унылости, недалеко отъ названія „ада“.

Ловля рыбы въ Индійскомъ океанѣ

Пополнивъ въ Аденѣ запасъ угля и провизіи, „Мининъ“ и „Азія“ вышли на просторъ Индійскаго океана. Это было въ январѣ 1880 года во время переменъ муссоновъ, сопровождающейся штилемъ и маловѣтріемъ. Адмиралъ рѣшилъ дать хорошую практику въ парусномъ плаваніи обоимъ судамъ. При такихъ условіяхъ на дѣлѣ, вѣтеръ даетъ возможность всякому изучить парусное дѣло безъ всякаго риска. Только шквалы съ тропическими ливнями, разъ или два въ день, заставляли заблаговременно принимать противъ нихъ мѣры, какъ надлежитъ. Приближеніе шкваловъ было замѣтно всегда заранѣе.

Медленное движеніе отряда было, разумѣется, не изъ веселыхъ.

Крейсеръ „Азія“ съ невысокимъ рангоутомъ, какъ „плохой парусникъ“ отставалъ отъ насъ и къ вечеру былъ едва виденъ на горизонтѣ. По условному сигналу пушкой, „Азія“ крѣпилъ паруса, вступалъ подъ пары, догонялъ „Минина“, уходилъ по курсу впередъ и едва видимый на горизонтѣ снова вступалъ подъ паруса. При своемъ маломъ ходѣ подъ парусами, при маловѣтріи крейсеръ „Азія“ отставалъ и снова такимъ же порядкомъ насъ догонялъ. Адмиралъ желалъ не разъединять отрядъ.

Благодаря весьма малому ходу, изъ-за штиля и маловѣтрія, подъ кормою фрегата появились стаи рыбъ. Молодежь (мы) стали пробовать ихъ ловить, сначала на кусочекъ говядины, а потомъ на мясо пойманныхъ рыбъ. Послѣднихъ было три сорта: одинъ, такъ называемый „лоцманы“. Эти небольшія, проворныя, красивыя, полосатыя рыбки были вершка въ три-четыре длиною. Говорятъ, что эти рыбки всегда сопровождаютъ акулъ, почему ихъ и прозвали „лоцманами“ хищной, жадной, прожорливой, но весьма неповоротливой акулы. „Лоцмана“ ловились очень легко. Едва бросишь крючекъ съ приманкой, рыба ее уже проглотила. Такая успѣшная ловля привлекла на палубу многихъ офицеровъ и команду. Командиръ ловлю разрѣшилъ. Это было развлеченіе, но ѣсть рыбу командиръ запретилъ, ввиду того, что въ Индійскомъ океанѣ водятся весьма ядовитыя рыбы. Достаточно съѣсть даже маленькій кусочекъ такой рыбы, чтобы отпрѣзвиться на тотъ свѣтъ. Атласа рыбъ Индійскаго океана у насъ не было. Такіе атласы появились на свѣтѣ только лѣтъ 20 спустя. Полуютъ фрегата превратился въ живорыбный садокъ. Увлечлись отъ скуки всѣ, даже старые лейтенанты.

Тѣмъ временемъ появился второй сортъ рыбы — 

скле ежи". Они плавали преимущественно въ колодезѣ поднятаго винта у самой поверхности воды. Они плескались, какъ воробушки въ пескѣ. Нашелся сачекъ: рѣдкая сѣтка съ обручемъ, ячейки большія. Думали, рыбки не поймаются, но ошиблись: лишь только сѣтка была подведена подъ ежа, онъ моментально раздулся, какъ ежикъ, съ такими же острыми колючками и поэтому не могъ провалиться сквозь рѣдкую сѣтку. Ихъ тоже начали ловить съ увлеченіемъ и наловили не мало. Коллекціонеры-любители засушили этихъ ежей въ раздутомъ видѣ на солнцѣ.

Наконецъ, появился третій сортъ рыбы — "Бониты". Это очень красивая рыба длиною 2-4 фута. Весь верхъ ея темно-синій, животъ бѣлый. На приманку изъ кусковъ мяса „лоцмановъ" они не ловились, но кто-то надумалъ привязать къ крючку живого „лоцмана". Это тотчасъ увѣнчалось успѣхомъ. Минный офицеръ, лейтенантъ Б. превзошелъ всѣхъ. Онъ велѣлъ принести батарею Гренэ, которая должна служить для взрыва буксирныхъ минъ „Гарвея" и такъ называемыхъ „шестовыхъ" минъ, какими полтора года передъ этимъ, лейтенанты Дубасовъ и Шестаковъ взорвали на Дунаѣ турецкій мониторъ. Вынесли также длинный двужильный „Гупперовскій" проводникъ и приростили его къ батарее, а къ электродамъ запальную трубочку для вышеуказанныхъ минъ. Къ трубочкѣ привязали живого „лоцмана" и пустили за бортъ во всю длину проводника. Ходъ фрегата былъ 2-3 узла. Одинъ изъ бонитовъ не утерпѣлъ полакомиться вкуснымъ лоцманомъ и проглотилъ его тотчасъ вмѣстѣ съ трубочкой. Минный офицеръ замкнулъ токъ батареи и отъ бонита полетѣли въ разныя стороны надъ водой куски его тѣла. Это произвело эффектъ. Еще болѣе увлеклась рыбной ловлей команда. Появился масса всевозможныхъ крючковъ. Рыбы вытаскивали много, особенно „лоцмановъ". Въ это время въ одномъ изъ нашихъ 12 котловъ держали пары для опреснѣнія воды. Кочегары незамѣтно набрали цѣлое ведро „лоцмановъ", отнесли его въ кочегарню, сварили уху, съѣли ее и сообщили, что рыба очень вкусна. Когда это извѣстіе дошло до командира, онъ приказалъ виновныхъ въ ослушаніи посадить въ карцеры, а прочей командѣ разрѣшилъ сварить уху къ ужину. Уха вышла вкусная, мясо „лоцмановъ" нѣжное.

Ловля рыбы такъ продолжалась два дня. „Лоцмана" не отставали, но вотъ задулъ настояшій вѣтеръ, фрегатъ забралъ ходу, узловъ до шести, и рыба исчезла.

Въ Коломбо на Цейлонѣ мы пришли вмѣстѣ съ „Азіей" передъ страстной недѣлей, на 40-й день тихаго плаванія подъ парусами во время штилей, при перемѣнѣ муссоновъ. Мы попали впервые въ настоящую тропическую страну съ дивной растительностью.

Островъ Цейлонъ.

Если Аденъ по имени, по климату и по унылости мѣста не далекъ отъ возможности носить названіе „ада“, то Цейлонъ настолько же близокъ къ понятію „рая“! Растительности и зелени тамъ скорѣе превышеніе, чѣмъ недостатокъ. Городъ Коломбо похожъ вѣрнѣе на садъ съ домами, чѣмъ на городъ. Дома окружены тропической растительностью. Тѣнь всюду. Каждый домъ похожъ болѣе на дачу съ верандами, чѣмъ на городской домъ! Идете по улицѣ, на дорогу возлѣ васъ падаетъ вѣточка, поднимите ее и понюхайте — вы убѣдитесь, что это корица, а рядомъ растетъ дерево — это кокосовая пальма, на ней висятъ зрѣющіе орѣхи, величиной больше головы человѣка! Деревьевъ нѣтъ только на улицахъ, но растительность есть и надъ улицей. Она даетъ тѣнь, закрывая часть улицы отъ палящихъ лучей тропическаго солнца. Дороги прямая, гладкія, не пыльные. Жители сингалезы. Цвѣтъ кожи ихъ почти бронзовый. Лица мужчинъ болѣе красивы, чѣмъ у женщинъ-сингалезокъ. Сложеніе сингалезовъ — высокое, стройное. На улицахъ движеніе не большое. Двигутся двухъ и четырехколесные экипажи, запряженные не крупной, особой породы бычками, съ горбиками на спинѣ около шеи надъ передними ногами. Лошадей на Цейлонѣ я видѣлъ мало. Тяжелые экипажи возятъ буйволы домашней породы. Большія тяжести передвигаютъ и слоны, превращенные въ домашнихъ животныхъ.

Поѣздка въ городъ Кэнди.

Вмѣстѣ съ частью соплателей мнѣ удалось 28 марта получить на фрегатѣ отпускъ, чтобы съѣздить въ столицу Цейлона — городъ Кэнди по желѣзной дорогѣ. Сидя въ вагонѣ, мы любовались видами, одинъ красивѣе другого! Едва ли существуетъ желѣзная дорога болѣе живописная, чѣмъ та, что везла насъ въ Кэнди, расположенный въ горахъ на высотѣ. Въ центрѣ города священное озеро, а на берегу его храмъ „Зуба Будды“. Послѣдній мы, конечно, не видѣли, но въ храмѣ побывали. Въ немъ благоуханіе отъ обилія цвѣтовъ лотуса, какъ приношеній. Въ Кэнди мы провели ночь въ гостинницѣ. Какъ въ расположенномъ на возвышенномъ мѣстѣ, въ Кэнди не было такъ жарко, какъ въ Коломбо, тѣмъ болѣе, что время пребыванія нашего на Цейлонѣ, находящемся въ широтѣ 6° къ N отъ экватора, совпало не съ лѣтней порой, а съ весенней. На другой день пребыванія нашего въ Кэнди мы осмотрѣли ботаническій садъ, гдѣ собраны образцы тропическихъ растений чуть ли не со всѣхъ странъ. Въ тотъ же день, 29 марта, мы вернулись домой на фрегатъ.

Ради того, чтобы имѣть право сказать, что мы ѣздили на слонахъ, адмиралъ устроилъ и это: въ громадную телѣгу съ двумя высокими колесами запряженъ былъ слонъ съ жогакомъ на его шеѣ. Въ этотъ экипажъ насъ сѣло свыше 16 душъ и мы быстро прокатились по ровной дорогѣ до Монте-Лавинія и обратно.

1-го апрѣля въ помѣщеніи нашего адмирала произошелъ курьезный анекдотъ, о которомъ стоитъ упомянуть въ воспоминаніяхъ.

Первое апрѣля.

Пробывъ 40 сутокъ въ Индійскомъ океанѣ подъ парусами (благодаря штилямъ и маловѣтрію) фрегатъ „Мининъ“ въ концѣ 6-ой недѣли великаго поста 1880 года дошелъ до Коломбо. Тамъ рѣшено было пробыть 2 недѣли — дать всѣмъ отдохнуть. Команда и офицеры говѣли на фрегатѣ и по-вахтенно увольнялись на берегъ. Офицеры по-смѣнно сѣздили въ Кэнди. Адмиралъ со штабомъ (командиръ и 2 флагъ-офицера) почти ежедневно обѣдалъ на берегу въ гостинницѣ, гдѣ каждый платилъ за себя. Это была экономія для адмирала, по обычаю, имѣющаго свой штабъ на адмиральскомъ довольствіи.

31-го марта, уѣзжая на берегъ со штабомъ, адмиралъ велѣлъ отпустить на берегъ и всѣхъ вѣстовыхъ. Въ адмиральскомъ буфетѣ былъ оставленъ только матросъ Флегонтъ Поповъ, какъ дневальный. Младшій флагъ-офицеръ мичманъ А. М. А., завѣдывающій столомъ адмирала позабылъ заказать обѣдъ на слѣдующій день, когда предполагалось обѣдать на фрегатѣ. Вечеромъ 31-го марта адмиральскій поваръ пришелъ въ буфетъ за приказаніями на завтра. Поповъ, не задумываясь, далъ повару распоряженіе готовить на завтра обѣдъ на 24 персоны. Поваръ ушелъ.

1-го апрѣля адмиралъ со штабомъ въ свое время въ адмиральской столовой сѣли обѣдать. Никто не замѣтилъ, что супу подано было много. Его подавали въ тарелкахъ. На второе подано было огромное блюдо съ большой гарнированной рыбой. Расчетливый адмиралъ посмотрѣлъ косо на рыбу и обратился къ младшему флагъ-офицеру съ вопросомъ, не велика ли такая рыба на 4 человекъ? Младшій флагъ-офицеръ, хоть и въ чинѣ мичмана, былъ уже второй разъ въ заграничномъ плаваніи, тогда какъ адмиралъ еще въ первый разъ за всю свою службу. Изъ-за этого флагъ-офицеръ былъ при адмиралѣ въ роли какъ бы „чичероне“.

Самъ не понимая, почему подана такая громадная рыба, флагъ-офицеръ, чтобы сохранить свой престижъ, тотчасъ отвѣтилъ: „Ваше Превосходительство, мы въ океанѣ, въ которомъ живетъ только крупная рыба, а мелкая — въ рѣкахъ“. Адмиралъ не возразилъ ничего. На жаркое поданъ былъ ог-

ромный фазанъ, гарнированный собственными крыльями и хвостомъ. Адмиралъ снова обратилъ вниманіе флагъ-офицера на то, что на 4-хъ человекъ такая громадная птица какъ будто бы велика! Чтобы и на этотъ разъ вывернуться флагъ-офицеръ съ прежнимъ апломбомъ отвѣтилъ: „Ваше Превосходительство, мы въ тропикахъ, тутъ все быстро растетъ, въ томъ числѣ и молодые фазаны. Молодыхъ нѣтъ въ продажѣ!“ На это адмиралъ тоже ничего не смогъ возразить. На сладкое была подана большая гора мороженого. Тутъ адмиралъ уже не стерпѣлъ и сказалъ: — „слушайте, А. М., вы сказали, что въ океанѣ нѣтъ некрупной рыбы, пусть будетъ по вешему; вы сказали, что въ тропикахъ всѣ птицы большія, можетъ быть даже и это такъ, но я полагаю, вы не сможете утверждать, что въ тропикахъ много снѣга и льда. Для кого эта ледяная гора? Тутъ что-то не то! Позвать сюда повара!“

Когда послѣдній явился, адмиралъ спросилъ его — на сколько человекъ онъ готовилъ на сегодня обѣдъ? — „На 24 персоны, Ваше Превосходительство!“ „Кто приказалъ тебѣ это?“ — Такъ что изъ буфета!“ Спрошенный буфетчикъ и вѣстовые доложили, что имъ объ этомъ тоже ничего неизвѣстно, такъ какъ они были уволены вчера на берегъ. „Кто же оставался въ буфетѣ?“ — спросилъ адмиралъ. Отвѣтъ: „Только Поповъ“. — „Позвать мнѣ Попова“, приказалъ адмиралъ. Когда тотъ явился, адмиралъ спросилъ его: — „Скажи мнѣ, любезный, ты ли это вчера приказалъ готовить обѣдъ на 24 персоны?“ Удерживаясь отъ смѣха, Поповъ отвѣтилъ: — „Такъ точно. Это я повара надулъ, сегодня 1-ое апрѣля!“

Попова не наказали, но изъ буфета его навсегда удалили. Замѣчанія за забывчивость флагъ-офицеръ не получилъ. Адмиралъ былъ не злой человекъ, хотя и весьма расчетливый.

Черезъ 2 недѣли пріятной стоянки въ Коломбо, адмиралъ Асланбеговъ перенесъ свой флагъ на крейсеръ „Азія“ и ушелъ въ Сиагапуръ и дальше, чтобы скорѣе быть на Дальнемъ Востоку. Вслѣдъ за „Азіей“ скорѣе вышли и мы на путь въ Сингапуръ.

Проа. (Катамаринъ).

Прежде чѣмъ продолжать мое повѣствованіе, я хочу сказать еще нѣсколько словъ о томъ, что касается Цейлона.

Сообщеніе кораблей, стоящихъ въ гавани Коломбо, съ берегомъ поддерживалось помощью своеобразныхъ наемныхъ гребныхъ судовъ, именуемыхъ „проа“. Видъ и устройство этихъ судовъ совершенно особенные. Скорѣе всего эти суда похожи на узкіе, длинные долбленые челноки, съ придѣланными къ нимъ герметично очень высокими вертикальными бортами изъ досокъ. Высота бортовъ „проа“ такова, что стоя внутри „проа“, на днѣ ея, высота бортовъ „проа“ достигаетъ

высоты плеча человека. Посрединѣ длины „проа“ есть все необходимое для постановки внутри „проа“ высокой мачты для пользования парусомъ. Поперекъ „проа“, перпендикулярно къ бортамъ, прикрѣплены къ послѣднимъ два горбообразныхъ упругихъ и эластичныхъ бревна. Къ этимъ бревнамъ прикрѣплено сгарообразное, заостренное спереди и сзади, цилиндрическое большое бревно, какъ „поплавокъ“, параллельный корпусу „проа“. Назначеніе этого бревна давать устойчивость мачтѣ и не широкому не устойчивому и высокобортному „проа“. Безъ этого поплавокъ, „проа“ тотчасъ легъ бы въ горизонтальное положеніе, на бокъ. Узкое и длинное „проа“, вмѣстѣ съ сгарообразнымъ своимъ стабилизаторомъ-поплавкомъ, очень легко и быстро движется по водѣ, близъ береговъ, подъ веслами, а въ морѣ подъ парусомъ, при томъ, имѣя всегда свой поплавокъ-стабилизаторъ „снавѣтра“. Рулей на „проа“ нѣтъ. Руль замѣняетъ весло. Двигается „проа“ впередъ кормою или носомъ — безразлично. Это зависитъ только отъ мѣста паруса — спереди или сзади мачты. Подъ парусомъ быстрота „проа“ при свѣжемъ вѣтрѣ очень значительна и большая, чѣмъ у парохода, который „проа“ при хорошемъ муссонѣ свободно обгоняетъ, какъ это разъ было необходимо для опоздавашаго пассажира, который долженъ былъ *догнать* свой пароходъ, ушедшій, не дождавшисъ опоздавашаго пассажира.

Волны „проа“ мало боится, оно очень плавуче, а брызги теплой воды не могутъ смущать полу-голыхъ сингалезовъ на своемъ „проа“.

„Мининъ“ встрѣтилъ разъ „проа“ въ Индійскомъ океанѣ на много десятковъ миль отъ берега, а другой разъ снабдилъ „проа“ прѣсной водой и сухарями въ разстояніи 400-500 миль отъ береговъ Индійскаго океана.

Отъ Коломбо до Сингапура.

Описывая мое первое заграничное плаваніе въ 1936 году, теперь, когда мнѣ перевалило за 79 лѣтъ, я не настолько, конечно, увлекательно могу передать впечатлѣнія, которыя я ощущалъ тогда, когда мнѣ не было даже 1/3 возраста настоящаго времени.

Впервые на большомъ военномъ заграничномъ кораблѣ, впервые на офицерскомъ положеніи, въ роли начальника надъ подчиненными матросами, впервые въ океанѣ, впервые въ тропическомъ климатѣ, впервые въ пути на Дальній Востокъ! Все это для меня, тогда почти еще юноши, было какой-то фееріей! Какъ старику, мнѣ теперь трудно передать всѣ тѣ впечатлѣнія, которыя я получалъ все время тогда! Я описываю только тѣ, которыя боѣе рельефно запечатлѣлись въ головѣ, благодаря отлично сохранившейся памяти. Я имѣю возможность почерпать все то, что я описываю, только

изъ памяти, не прибѣгая ни къ записнымъ книжкаамъ, ни къ инымъ справочникамъ или источникамъ. Включать въ мои воспоминанія все, что я видѣлъ, занялобы слишкомъ много мѣста въ печатномъ трудѣ моряка! Для описаній географическихъ, историческихъ, этнографическихъ, ботаническихъ и прочихъ, не надо быть „морякомъ“. Не моряки обо всемъ этомъ уже много писали, пишутъ и будутъ писать. Не моя задача конкурировать съ ними! Моя цѣль сводится къ изложенію лишь впечатлѣній, полученныхъ „дилетантомъ“ — молодымъ морякомъ о томъ, что онъ видѣлъ съ палубы корабля или при сѣздѣ на берегъ для прогулки или для развлечения.

**

Время перемѣны муссоновъ въ Индійскомъ океанѣ совпало со временемъ нашего медленнаго перехода отъ Адена до Цейлона и частью со временемъ стоянки нашего фрегата въ Коломбо. Ко времени выхода „Минина“ снова въ океанъ, тамъ уже установился крѣпкій SW муссонъ.

Обогнувъ островъ Цейлонъ съ юга подъ парами, мы, поднявъ затѣмъ винтъ, вступили подъ паруса и легли ко входу въ Малакскій проливъ. Практика плаванія подъ парусами до Коломбо при слабомъ вѣтрѣ принесла всѣмъ свою пользу теперь, при свѣжемъ попутномъ муссонѣ. Быстро пройдя ко входу въ Малакскій проливъ, фрегатъ спустилъ винтъ и пошелъ по проливу дальше на SSO уже подъ парами все время въ виду острова Суматры, съ его богатѣйшей тропической растительностью, пальмовыми лѣсами, банановыми деревьями, ліанами и прочими растеніями жаркаго климата. Все это возможно было видѣть въ подзорную трубу и даже въ бинокль! Зато температура тропиковъ почувствовалась теперь уже во всю, тѣмъ болѣе при безвѣтріи! Въ жилыхъ помѣщеніяхъ фрегата изъ-за жары трудно было сидѣть, душно! Помню я устроился на ночь спать въ одномъ изъ нашихъ 18-ти весельныхъ баркасовъ, стоявшихъ въ рощахъ надъ верхней палубой. Тамъ спалось мнѣ чудесно.

Въ Сингапуръ мы зашли, чтобы пополнить запасы угля и свѣжей провизіи. Тамъ мы простояли нѣсколько дней. Солнце въ полдень стояло почти что въ зенитѣ (широта Сингапура $1\frac{1}{2}^{\circ}$ сѣверная), зато ночи были безплодобныя. Въ свободное отъ вахты время мнѣ удалось побывать на берегу въ Сингапурѣ нѣсколько разъ. Сингапуръ — архипелагъ малайскихъ острововъ, на части которыхъ стоитъ городъ. Это англійская благоустроенная колонія, портъ-крѣпость, какъ и многія другія подобныя, расположенныя на узловыхъ пунктахъ мореходныхъ и стратегическихъ путей. Горъ тутъ нѣтъ. Растительность богатая. Климатъ жаркій. Населеніе — малайцы и китайцы, а европейцы — большинство англичане: служащіе или коммерсанты. Они живутъ въ этомъ климатѣ только пока это необходимо для ихъ службы или ихъ заработка и не остаютъ

ся тутъ для житья, въ свое удовольствіе или для отдыха отъ трудовъ. Постоянная жара плохо дѣйствуетъ на нервы и замедляетъ выработку крови. Изъ-за разницы между температурой тѣла и воздуха, ѣда европейцевъ въ тропикахъ приправляется очень острыми соусами, какъ на примѣръ „кэри“ и „четней“, особенно въ рисѣ. Это своего рода „доппингъ“ или „кнутъ“ для пищеваренія.

Тѣни на улицахъ Сингапура мало, это не то, что въ Коломбо! Дома европейцевъ въ тропикахъ приспособлены къ жаркому климату. Они окружены широкими крытыми верандами, не допускающими лучей солнца въ комнаты. Окна въ домахъ открыты всегда для доступа вѣтерка, но въ окна вставлена кисея противъ москитовъ и противъ сильныхъ порывовъ вѣтра въ комнатахъ. Есть на окнахъ и ставни. Спятъ европейцы подъ кисейными пологами, для защиты отъ москитовъ.

Днемъ улицы почти пусты. Жизнь города начинается послѣ захода солнца. Это дѣйствительно отрадное время. Настаетъ благоуханіе цвѣтовъ садовъ при домахъ европейцевъ и облегченіе отъ лучей палящаго солнца при массѣ летающихъ, свѣтящихся въ воздухѣ и въ травѣ особенныхъ, безвредныхъ насѣкомыхъ, а вверху раскрывается темный сводъ небесъ, съ массою видимыхъ на немъ яркихъ звѣздъ. Ради только этого стоитъ побывать въ Сингапурѣ! Вечеромъ видъ города феерическій. Всѣ выходятъ наружу подышать уже мѣнѣе знойнымъ вечернимъ воздухомъ! Всюду масса огней!

Фруктовъ въ тропикахъ много, надо ихъ знать и умѣть ихъ ѣсть. Ананасы, бананы, мангу, мангустаны, дурьянгъ, плоды хлѣбнаго дерева, кокосы и много другихъ. Сингапурскіе „ананасы“ — лучшіе въ свѣтѣ, они особенно вкусны и ароматны, но спѣлые только тѣ, мясо которыхъ стало уже почти темно-желтымъ. Только тогда они превосходны, особенно вкусны и сладки! Въ Европѣ такнхъ нѣтъ! Тамъ ѣдятъ свѣтло-желтое мясо ананасовъ, еще не вполнѣ созрѣвшихъ. „Банановъ“ есть много сортовъ, ихъ надо умѣть различать. Въ Европѣ ѣдятъ бананы внутри свѣтло-желтые, хотя ароматные, но „мучнистые“. У *сплэго* банана кожа должна быть частью уже почернѣвшей, тогда и мясо его уже не мучнистое, а темно-желтое, мягкое и гораздо болѣе вкусное! Бананъ ѣдятъ, держа его за остатокъ стебля и снявъ кожу, начиная отъ верха внизъ, въ 4 стороны. Бананъ особенно хорошъ тѣмъ, что онъ способенъ долго сохраняться безъ порчи. Большія грозди банановъ, снятые съ дерева подвѣшиваютъ на воздухѣ. Они спѣютъ и улучшаются во вкусѣ. Снимаютъ съ громадной вѣтки лишь тѣ бананы, которые снаружи начинаютъ становиться черными. Это не мѣшаетъ остальнымъ бананамъ dospѣвать и тоже чернѣть.

Очень вкусны также „мангустаны“. По виду они похожи на яблоки темно-лилово-коричневаго цвѣта. Толстая кожа

мангустана легко ломается отъ нажима рукой. Внутри нѣсколько бѣлыхъ дѣлений, по формѣ, какъ у мандарина. Вкусъ какъ у лимоннаго или сливочнаго мороженаго.

„Мангу“ — это фруктъ размѣромъ немного больше крупнаго толстаго огурца, но меньше дыни. Цвѣтъ кожи — свѣтло-зеленый. Внутри большая косточка во всю длину плода. Мясо желтое, очень вкусное и, какъ ни странно, напоминаетъ немного вкусъ моркови со скипидаромъ, и все-таки это мясо очень вкусно. Ъдятъ мангу ложкой, разрѣзавъ продольно.

„Кокосовыхъ“ плодовъ есть тоже не мало сортовъ. На Цейлонѣ, по пути въ Кэнди, я пилъ молоко кокосоваго орѣха, купленнаго черезъ окно вагона. Это былъ еще не созрѣвшій кокосъ, величиной немного больше головы человѣка. Скорлупа была еще не твердая, подававшаяся острию ножа. Молоко было еще бѣлое, а внутреннее вещество, только начавшее образовываться. Кокосы есть и не крупные.

Плодъ „дурьянгъ“, по словамъ англичанъ, превосходить по вкусу всѣ фрукты, существующіе на землѣ, но надо имѣть много рѣшимости, чтобы въ этомъ убѣдиться изъ-за очень сильнаго невыносимаго запаха дурьянга. Плавая на „Мининѣ“, я предпочиталъ другіе плоды, но во время плаванія моего на клиперѣ „Крейсеръ“, черезъ много лѣтъ, стоя на Филлипинскихъ островахъ въ гор. Манилла, я заказалъ доставить мнѣ на клиперѣ плодъ „дурьянга“. Когда этотъ фруктъ доставили на судно, старшій офицеръ, въ мое отсутствіе, приказалъ выкинуть за бортъ „гадкую тухлятину“, которую онъ назвалъ „заразой“. Такъ я и не попробовалъ вкуса царя фруктовъ — дурьянга!

Въ Сингапурѣ я побывалъ въ ботаническомъ саду. Онъ обширнѣе, чѣмъ ботанической садъ въ Кэнди, но въ послѣднемъ замѣтно болѣе заботъ о растеніяхъ, зато въ сингапурскомъ ботаническомъ саду жаркое солнце сильнѣе дѣйствуетъ на пышность всѣхъ насажденій. Тамъ въ огромномъ бассейнѣ, безъ всякихъ заботъ и попеченій растеть на водѣ „Victoria Regia“ съ громадными листьями, почти въ 2 метра каждый, на поверхности воды.

Сингапуръ — Гонгъ-Конгъ.

Изъ Сингапура мы прошли въ Гонгъ-Конгъ лишь частью подъ парусами. Гонгъ-Конгъ — гористый островъ, оттянутый хищной политикой Англійи у Китая. Это тоже оборудованный портъ и крѣпость прекрасно снабженная и укрѣпленная. Это тоже военная база для англійскаго флота на случай войны. Гонгъ-Конгъ стоитъ близко отъ доступа товаровъ по водѣ (по рѣкѣ) къ столицѣ южнаго Китая — гор. Кантону. Надъ городомъ Гонгъ-Конгомъ господствуетъ гора „Victoria Peak“. Тамъ наблюдательный пунктъ за всѣмъ, что происходитъ на

островѣ, на его обширномъ рейдѣ и на прилегающемъ къ рейду океанѣ. Крѣпостная артиллерія сильна и расположена на склонахъ гористаго острова.

По склонамъ „Victoria Peak“ до вершины его проложена жел. дорога. Вагоны прикрѣплены къ проволочному канату съ блокомъ для послѣдняго на вершинѣ горы. Небольшая паровая машина вертитъ шкивъ этого блока: одинъ вагонъ идетъ тогда вверхъ, а другой внизъ. Практично, удобно и достаточно быстро!

Въ Гонгъ-Конгѣ я осмотрѣлъ много образцовъ китайскаго искусства. Вотъ, гдѣ можно увидѣть образцы человѣческаго не столько умѣнія, сколько терпѣнія. Напримѣръ, представьте себѣ шаръ изъ одного цѣлаго куска слоновой кости, размѣромъ нѣсколько больше, чѣмъ обыкновенный биллиардный шаръ. Въ этомъ шарѣ внутри 14 другихъ шаровъ, одинъ меньше другого, и каждый внутри другого. Каждый шаръ можетъ свободно вращаться внутри внѣшняго шара. При этомъ каждый шаръ имѣетъ тонкую рѣзьбу по всей поверхности. Не одинъ годъ, а не мало времени работы требуется, чтобы создать такой „куръезъ“, въ сущности своей полезный только для того, чтобы доказать, какое у человѣка возможно терпѣніе!

Красивъ городъ Гонгъ-Конгъ послѣ захода солнца, когда наступилъ уже темный тропическій вечеръ. На набережныхъ и на 2-3 параллельныхъ ей улицахъ жизнь кипитъ только днемъ. Тамъ всѣ отели, магазины, конторы, офисы, а жилища мѣстныхъ европейцевъ находятся выше, на склонахъ „Victoria Peak“. Это все виллы, окруженныя террасами и зеленью. Тамъ тоже стараются не давать лучамъ тропическаго солнца попадать въ комнаты. Видъ съ террасъ на обширный рейдъ и на мѣстность дальнюю, за рейдомъ, очень красивъ. Всѣ суда на рейдѣ кажутся сверху крохотными, игрушечными, а видъ съ рейда на склонъ горы, гдѣ разбросаны виллы, производитъ въ темный вечеръ чарующее впечатлѣніе зажженной рождественской елки съ массою огоньковъ!

Гонгъ-Конгъ — Нагасаки.

Пополнивъ запасы угля и свѣжей провизіи, послѣ недѣльной стоянки въ Гонгъ-Конгѣ. „Мининъ“ вышелъ на сѣверъ въ Японію, въ Нагасаки, подъ парамм, пройдя на пути черезъ Формозовскій проливъ. Помню, на этомъ переходѣ, во время моей ранней вахты (съ 4 до 8 час. утра), при тихой погодѣ и гладкой поверхности моря, вдругъ появились крупныя волны, безъ вѣтра, вскорѣ прекратившіяся. Это былъ, конечно, результатъ толчковъ происшедшаго гдѣ-то недалеко землетрясенія.

Нагасакскій рейдъ — одинъ изъ самыхъ красивыхъ, удоб-

ныхъ и безопасныхъ рейдовъ на земномъ шарѣ. Окруженный горами, онъ настолько далеко вдается въ материкъ острова Кіу-Сіу, что съ рейда, моря даже не видно! Кругомъ всего обширнаго рейда отлогія, но довольно высокія горы. Въ дальнемъ концѣ рейда — деревня „Иноса“ и бывшая голландская факторія „Децима“, а на противоположной сторонѣ рейда, налѣво отъ входа, помѣщаются сухіе доки, мастерскія и проч. Дома въ Нагасаки, какъ и почти во всей Японіи, деревянные, одноэтажные, легкіе, съ раздвижными легкими деревянными внѣшними и внутренними стѣнами или перегородками, при чемъ эти стѣны имѣютъ въ основѣ только рамы и легкіе деревянные переплеты безъ стеколъ, замѣненныхъ японской бумагой, много болѣе прочной, чѣмъ европейская. Задвинутыя рамы даютъ японскому дому видъ легкаго, какъ бы картоннаго игрушечнаго домика, раздѣленнаго даже на комнаты, а раздвинутыя въ теплую погоду, днемъ, рамы, стѣны и перегородки отлично вентилируютъ домъ и даютъ возможность видѣть сразу всю внутренность дома, открытаго почти со всѣхъ сторонъ. Постройка такихъ, какъ бы игрушечныхъ домиковъ объясняется тѣмъ обстоятельствомъ, что въ Японіи часто бываютъ сильныя землетрясенія, при которыхъ необходимо обезопасить живущихъ въ домахъ отъ тяжелыхъ частей дома, могущихъ раздавить обитателей, застигнутыхъ землетрясеніемъ въ домѣ. При тепломъ климатѣ всей южной части архипелага японскихъ острововъ, вышеупомянутые легкіе дома вполне годны для жизни въ нихъ. Къ тому же и стоимость ихъ, разумѣется, очень не дорогая, по сравненію съ нашими. Полы въ японскихъ домахъ состоятъ изъ деревянныхъ рамъ со (вложенными), вдѣланными въ нихъ толстыми рисовыми соломенными циновками, которыя даютъ поламъ мягкость. Вотъ почему при входѣ въ такой домъ, обувь обязательно оставляютъ у входа. Непосредственно на полу японцы и спятъ. Ни мебели, ни кроватей въ ихъ домахъ нѣтъ. Сидятъ тоже непосредственно на полу, на собственныхъ пяткахъ. Вотъ почему японцы, особенно женщины, почти всѣ сутулыя. Много особеннаго и своеобразнаго есть въ Японіи: бросаются въ глаза, напримѣръ, совершенно особаго вида шлюпки — „фуне“. Такихъ нѣтъ нигдѣ въ свѣтѣ, кромѣ Японіи. „Фуне“ имѣютъ защищенную отъ дождя и вѣтра каюту, могущую вмѣстить 5, въ ней сидящихъ пассажировъ. Гребля на „фуне“ однимъ длиннымъ весломъ, безъ уключинъ, въ кормѣ, тоже совершенно особенная, только отчасти сходная съ такъ называемымъ „голаненіемъ“. Руля на „фуне“ нѣтъ. Его замѣняетъ все то же единственное весло. Большое „фуне“ съ 6 гребцами не отстаетъ отъ пароваго катера! На берегу въ Нагасаки нѣтъ извозчиковъ, не видно и лошадей. Для ѣзды по городу или за городъ существуютъ „дженерикши“, или „курума“. Это челоуѣкъ, везущій за легкія оглобли бѣгомъ легкую колясоч-

ку съ 2-мя высокими легкими колесами. Надъ сидѣньемъ, для защиты сѣдока отъ дождя и солнца, имѣется миниатюрный верхъ, по формѣ такой, какъ у европейскихъ фазтоновъ. Колясочку японецъ везетъ со скоростью почти такой, какъ при тягѣ фазтона лошадыю. Плата за пользованіе „фуне“ и дженерикшей“ была очень не велика.

Въ теченіе первыхъ дней пребыванія „Минина“ въ Нагасаки, я познакомился съ нѣсколькими японцами, говорящими по-русски. Это были Бенгура-санъ, Іезаки-санъ, Сига-санъ и другіе. Первый изъ нихъ былъ передъ тѣмъ, когда-то, поставщикомъ Тихоокеанскаго русскаго отряда судовъ, въ бытность контръ-адмирала Попова начальникомъ сего отряда (названнаго Станюковичемъ „безпокойнымъ адмираломъ“.) Бенгура-санъ былъ большой руссофилъ, недурно говорилъ по-русски, всегда съ увлеченіемъ, но не безъ свойственнаго японцамъ особеннаго произношенія. Въ первый разъ съ визитомъ на русскіе корабли Бенгура-санъ пріѣзжалъ всегда въ своемъ національномъ „киримонѣ“ (халатѣ) съ европейскимъ цилиндромъ на головѣ, надъ японскою прическою, съ бритой верхней частью волосъ на головѣ, опоясанный русскимъ кортикомъ на португелѣ, подаренной ему кѣмъ-то изъ русскихъ офицеровъ. Въ петлицѣ „киримона“ Бенгура-сана красовался орденъ св. Станислава 3-й степени, а въ рукѣ его была кожаная красная коробка съ тѣсненнымъ на ней золотымъ русскимъ двуглавымъ орломъ. Орденъ Бенгура-санъ получилъ, какъ добросовѣстный поставщикъ, по представленію адмирала Попова, въ этой коробкѣ и считалъ, что коробка есть тоже награда!

Происхожденіе япоискаго „ура“ („банзай“) (какъ возгласъ торжества).

Лѣтъ черезъ 9 позднѣ, въ 1889 году, я встрѣвился съ Бенгура-санъ снова. Онъ тогда уже былъ старикомъ, когда я прибылъ снова въ Нагасаки на клиперѣ „Крейсеръ“. Мы встрѣтились съ нимъ тогда уже какъ старые знакомые и тутъ я узналъ отъ него, между прочимъ то, что я не могу удержаться и не записать въ моихъ „воспоминаніяхъ“ какъ курьезъ!

Дѣло вотъ въ чемъ: на деревянныхъ судахъ прежнихъ русскихъ кораблей паруснаго флота (въ 1865-1880 г.г.) пушки были еще заряжающіяся „съ дула“. Ихъ было много. Онѣ стояли каждая противъ своего пушечнаго порта не только на верхней палубѣ, но и въ батарейной, подъ нею. Пушки каждой палубы назывались „батареей“. Для правильнаго и умѣлаго дѣйствія каждаго номера (т. е. матроса) орудійной прислуги происходили артиллерійскія ученія. Какъ водится, въ началѣ ученія производились „по пріемамъ“, по командѣ батарейнаго командира: „къ заряду“, „бань“, „картузь“, „снярядъ“, „трубку“, „цѣльсь“. Прислуга пушекъ должна была дѣйство-

вать всё, какъ одинъ: всё движенія и мѣсто каждаго номера должны были быть строго одинаковы у каждой изъ пушекъ. Когда все это путемъ ученій и повтореній, достигалось, то раздавался команда: „Банъжай“ ... т. е. „банъ и заряжай“, какъ надлежитъ, но уже „безъ приемовъ“!

Отрядъ русскихъ судовъ подъ флагомъ адмирала Попова зимоваль ежегодно въ Нагасаки, гдѣ зимы не бываетъ. На судахъ отряда ежедневно происходили различныя ученія, въ томъ числѣ и артиллерійскія. Въ тѣ времена (1865-1880 г.г.) у японцевъ еще не было ни военнаго флота, ни регулярныхъ войскъ, которыя я увидѣлъ впервые только въ 1889 году, когда я прибылъ въ Япою уже во второй разъ.

Время ученій на судахъ отряда Попова, стоявшаго зимою на якоряхъ нагасакскаго рейда, было для очень любознательныхъ японцевъ „спектаклемъ“, раньше ими невиданнымъ и диковиннымъ. Много японцевъ на своихъ „фуне“ приходили смотрѣть на ученья вблизи. Нѣкоторыя „фуне“ становились даже на якоря вокругъ русскихъ судовъ, чтобы лучше наблюдать за процедурой ученій. Значенія командныхъ словъ японцы, конечно, не понимали. Они слушали и наблюдали лишь интонацію или энергичность командныхъ словъ и ихъ исполненіе. Слово „банъжай“ произносилось всегда громко и энергично. Я это еще засталъ въ русскомъ флотѣ на дѣлѣ и хорошо помню. Слово „банъжай“ японцы приняли за возгласъ торжества, на подобіе русскаго „ура“. Слово „банъжай“ японцы запомнили и усвоили. Они его приняли у себя въ 1880-1890 г. г. въ создаваемой арміи и въ строящемся флотѣ, замѣнивъ одну только букву (банъжай — банзай).

Все это рассказалъ мнѣ Бенгура-санъ уже въ 1889 году. Думаю, что Бенгура-санъ рассказалъ правду. Подражаніе хо-рошему у японцевъ въ натурѣ.

Не забылъ я еще одинъ рассказъ Бенгура-санъ. Характеризуя разницу между русскими и японцами, онъ говорилъ: у русскихъ „сиводини — пыразникъ, завтыра — пыразникъ, послѣ завтыре — пыразникъ: а потомъ „сакарей“ (т. е. скорѣе), а у насъ ниппонъ (т. е. у японцевъ) этого нѣтъ!“

Японцы народъ далеко не музыкальный. своей пѣсни у нихъ нѣтъ. Есть музыка только заимствованная, на европейскіе мотивы. Я слышалъ пѣніе съ музыкой, заимствованныхъ изъ мотива русской „утренней зари“, которую японцы ежедневно слышали по утрамъ на судахъ русскаго военнаго флота, стоявшихъ на якоряхъ на рейдѣ города Нагасаки. Слова пѣсни были японскія, а мотивъ русскій! Надо прибавить, что японцы народъ добросовѣстный и весьма аккуратный, очень любознательный. не стѣсняющійся подражать тому, что ему нравится у иностранцевъ. Вѣдь не даромъ же прозвали ихъ за это „макаками“, а намъ слѣдуетъ научиться у нихъ патріотизму.

Въ докъ.

Во время пребыванія нашего фрегата въ водахъ тропиковъ подводная обшивка его сильно обросла разными ракушками моллюсковъ и цѣлыми бородами водорослей. Причина была въ томъ, что желѣзный корпусъ „Минина“, обшитый снаружи подводной части деревомъ, былъ сверхъ дерева обшитъ еще и листами цинка. Это было ошибочно. На „Крейсеръ“ обшивка тоже была, но изъ листовъ красной мѣди. Окись послѣдней, какъ ядовитая, не позволяла образованію никакихъ наростовъ на подводной части нашего клипера. По сказанной выше причинѣ „Мининъ“ введенъ былъ въ Нагасаки въ сухой докъ. Тамъ подводная его часть была вычищена отъ обрастаній, значительно отнимавшихъ у фрегата его скорость. Необходимость эта была вызвана и тѣмъ, что во Владивостокѣ сухого дока еще не было. Въ докъ „Мининъ“ простоялъ около недѣли. Это было въ самое жаркое время субъ-тропическаго лѣта. Жара на желѣзномъ кораблѣ въ докъ была нестерпимая не только днемъ, но даже и ночью, такъ что всѣ мы были рады окончанію нашего пребыванія въ докъ и уходу изъ Нагасаки во Владивостокъ.

Владивостокъ.

Еще на Цейлонѣ изъ газетъ мы узнали о начавшемся конфликтѣ у Россіи съ Китаемъ и поняли причину спѣшнаго ухода на крейсеръ „Азія“ нашего адмирала дальше, т. е. на востокъ. Въ возможность войны съ Китаемъ мы мало вѣрили и мало ее ожидали. На морѣ Россія по тому времени была достаточно сильна для китайцевъ, особенно послѣ покупки въ Америкѣ 4 крейсеровъ. Тѣмъ не менѣе бывший передъ тѣмъ Управл. Мор. Министр. вице-адмиралъ С. С. Лессовскій былъ назначенъ главнокомандующимъ морскими и сухопутными русскими силами на Дальнемъ Востокѣ. Это показывало, что дѣло не лишено серьезности! Во Владивостокъ въ это время было послано много судовъ спѣшнымъ порядкомъ изъ Кронштадта. Они прибыли во Владивостокъ и продолжали приходить при насъ. Въ Золотомъ Рогѣ собрались тогда, насколько я помню слѣдующія суда:

фр. „Мининъ“, (адмир. Асланбеговъ),

фр. „Князь Пожарскій“, Купл. въ Америкѣ

кл. „Крейсеръ“, кл. „Пластунъ“, Кр. „Азія“, адм. баронъ Штакельбергъ

„Джигитъ“, кл. „Стрѣлокъ“, кр. „Африка“,

„Разбойникъ“, „Вѣстникъ“, „Европа“, адмир. Лессовскій

„Наѣздникъ“, „Опричникъ“, „Забіяка“,

Сиб. ф. клип. „Абрекъ“, парусная шхуна „Востокъ“,

лодки: „Горностай“, „Тунгузь“, „Сивучь“, „Бобръ“, „Нерпа“. Подъ военнымъ флагомъ параходы Добровольнаго флота: „Москва“, „Петербургъ“, „Нижній Новгородъ“, „Владивостокъ“, и другія суда.

Кромѣ того, при насъ прибыло во Владивостокъ много зафрахтованныхъ коммерческихъ судовъ, доставившихъ много разнаго военного груза.

Лишь незадолго передъ тѣмъ въ „Золотой Рогъ“ переведенъ былъ военный портъ изъ Николаевска на р. Амурѣ. Громкое имя Владивостокъ онъ получилъ еще не имѣя въ Золотомъ Рогѣ оборудованныхъ ни порта, ни крѣпости! Города Владивостока, какъ такового еще не существовало. Была только одна очень длинная улица Свѣтланская, названная такъ въ честь фрегата „Свѣтлана“, побывавшаго въ Золотомъ Рогѣ года за 3-4 до насъ. Это былъ тотъ самый деревянный фрегатъ, на которомъ я плавалъ въ 1879 году въ Финскомъ заливѣ. Всѣ дома на Свѣтланской улицѣ были тогда деревянные, для нихъ былъ вырубленъ весь лѣсъ въ окрестностяхъ будущаго Владивостока. Каменные дома тогда только начинали строить. Главное затрудненіе для жителей и для эскадры было почти полное отсутствіе прѣсной воды въ будущемъ городѣ и портѣ. На суда воду выкачивали въ корабельные баркасы рано утромъ бранспойтами изъ колодезей недалекихъ отъ берега въ ущербъ береговымъ жителямъ. Магазиновъ въ городѣ было только два: одинъ нѣмецкой фирмы „Кунстъ и Альбертъ“ и другой русскій — Чурина.

Составы всѣхъ собранныхъ на рейдѣ Золотого Рога военныхъ судовъ были распределены для постройки укрѣпленій и батарей вокругъ Золотого Рога, а въ послѣдствіи и на Русскомъ Островѣ. Половина командъ съ судовъ при офицерахъ по очереди цѣлые дни работали на этихъ постройкахъ при выгрузкѣ доставленныхъ на коммерческихъ судахъ военныхъ грузовъ и при перевозкѣ вооруженія на мѣста будущихъ укрѣпленій будущей крѣпости.

„Ланцепупы“.

Не могу удержаться чтобы не упомянуть въ моихъ воспоминаніяхъ еще о слѣдующемъ:

Въ эскадру адмирала С. С. Лессовскаго въ 1880 году въ качествѣ „исторіографа“ на крейсерѣ „Африка“, назначенъ былъ въ плаваніе еще въ Кронштадтѣ извѣстный писатель, штабсъ-ротмистръ В. Крестовскій. По приходѣ эскадры во Владивостокъ, Крестовскій узналъ о существованіи тамъ клуба „Ланцепуповъ“. О происхожденіи такого страннаго названія клуба не знаю и сказать ничего не могу. Возможно, что это названіе имѣетъ связь съ названіемъ горы надъ городомъ, такъ какъ эта гора называлась „Голопупъ“. Клубъ ланцепу-

повъ былъ общество мѣстныхъ пьяницъ. Тамъ водку мѣрили не рюмками, а аршинами выпитыхъ рюмокъ, поставленныхъ въ рядъ. Это общество было извѣстно своими оригинальными продѣлками. До меня дошли нѣкоторые рассказы о нихъ. Вотъ что мнѣ рассказывали: прибивъ гвоздемъ серебряный мексиканскій долларъ къ деревянной настилкѣ тротуара подъ окномъ своего клуба, ланцепупы садились съ револьверами у открытаго окна. Прохожій, проходя подъ окномъ клуба, видитъ монету и нагибается, чтобы поднять ее. Въ этотъ моментъ надъ его головой раздается залпъ изъ револьверовъ и возгласъ: „не ты положилъ, не тебѣ и брать“.

Разъ, среди ночи, въ городѣ тревога. Стрѣльба. Оказалось, что ланцепупы затѣяли охоту на тигра, выпивъ каждый по „аршину“ водку. Тигръ былъ вытканъ на коврѣ, висѣвшемъ на стѣнѣ близъ кровати одного изъ ланцепуповъ. Стрѣляли въ этого тигра. Тигровъ около Владивостока водилось тогда много. Начальство поощряло охоту на нихъ, такъ какъ бывали случаи появленія тигровъ даже въ городѣ. Когда подвиги ланцепуповъ дошли до начальства, командиръ порта, адмиралъ Фуругельмъ назначилъ одного изъ членовъ клуба въ плаваніе къ самому строгому изъ командировъ судовъ сибирской флотиліи. Командиръ сдѣлалъ тотчасъ „разность“ ланцепупу, который долго слушалъ строгій выговоръ командира, держа руку у козырька фуражки и когда командиръ кончилъ разность, ланцепупъ спокойно сказалъ: „брр ... какой сердитый“!

Крестовскій непременно хотѣлъ видѣть хоть одного изъ ланцепуповъ. Ему сказали, что члены клуба ежедневно передъ обѣдомъ играютъ на билліардѣ въ ресторанѣ. Крестовскій пошелъ въ ресторанъ. Ему показали двухъ ланцепуповъ. Чтобы лучше ихъ разсмотрѣть, Крестовскій надѣлъ свой монокль. Ланцепупы выдержали это наблюденіе, а когда Крестовскій окончилъ его, одинъ изъ ланцепуповъ спокойно scomандовалъ: „мальчикъ, трубу...“ (подзорную) и навелъ ее на Крестовскаго.

Находчивый флагъ офицеръ.

Въ эскадрѣ адмирала Лессовскаго въ Тихомъ океанѣ въ 1880-1882 годахъ было 8 клиперовъ; „Крейсеръ“, „Джигитъ“, „Разбойникъ“, „Наѣздникъ“, „Пластунъ“, „Стрѣлокъ“, „Вѣстникъ“ и „Опричникъ“.

„Стрѣлкомъ“ командовалъ добрѣйшій кап. 2-го р. Д., а „Пластуномъ“ свирѣпый кап. 2-го р. П. Оба состояли въ отрядѣ мл. флагмана, который далъ этимъ двумъ судамъ почти одинаковыя порученія, хотя и въ разныхъ мѣстахъ, которыя они могли, однако, выполнить одновременно. Одинъ изъ этихъ клиперовъ выполнилъ задачу раньше другого и показался вдали у входа на рейдъ. Флагъ-офицеръ тотчасъ доложилъ о семъ адмиралу. Увѣренный, что у строгого командира дѣло спорит-

ся скорѣе и лучше, адмиралъ сказалъ: „это, конечно, „Пластунъ“! Разсмотрѣвъ идущее судно въ трубу, флагъ-офицеръ по нѣкоторымъ признакамъ усмотрѣлъ, что идущее судно „Стрѣлокъ“ и доложилъ о семъ адмиралу вторично. „Я сказалъ вамъ, что это „Пластунъ“. Я посажу васъ подъ арестъ за противорѣчіе, если вы будете утверждать то, что я знаю лучше“. Тѣмъ временемъ клиперъ вошелъ на рейдъ и поднялъ позывные „Стрѣлка“ и флагъ-офицеръ доложилъ адмиралу: „Ваше Превосходительство! „Пластунъ“ вошелъ на рейдъ, но поднялъ позывные флаги „Стрѣлка!“

* * *

30 августа 1880 года я произведенъ въ мичманы, пробывъ, какъ и мои коллеги по выпуску изъ Морского Училища въ званіи гардемарина съ 1 мая 1779 г. по 30 августа 1880 года.

Изъ Владивостока въ Японію.

Во Владивостокъ эскадра простояла до глубокой осени. Разъ она была застигнута на рейдѣ штормомъ со снѣгомъ (пургою) во время котораго „Минина“ подрейфовало (якоря ползли по дну) настолько, что корма фрегата коснулась рулемъ грунта берега, но дѣло обошлось безъ аварій. Послѣ этого шторма эскадра частично и по одиночкѣ разошлась по портамъ Японіи. Конфликтъ съ Китаемъ началъ, повидимому, прекращаться. Адмиралъ Лессовскій на крейсерѣ „Европа“ вышелъ въ Японію въ Юкагаму. На этомъ переходѣ „Европа“ попала въ жестокой штормъ, во время котораго главнокомандующій сломалъ себѣ ногу. „Мининъ“ перешелъ въ Нагасаки. Тамъ мы провели Рождество и встрѣтили Новый 1881 годъ.

Во время стоянки въ Нагасаки мнѣ удалось посѣтить Токасимскія каменно-угольныя копи на островѣ Токасима. Большая часть этихъ копей находится подо дномъ океана, при томъ на очень большой глубинѣ. Такъ глубоко подъ землей я былъ первый разъ въ жизни. Хотя стоялъ декабрь мѣсяцъ, въ угольныхъ копяхъ было страшно жарко. Это объясняется близостью ко внутренней части оболочки коры земного шара, т. е. ближе къ магмѣ, гдѣ масса земли находится въ состояніи очень высокаго нагрѣва всегда. Уголь „токасимскій“ отличнаго качества, подходитъ вполне къ качествамъ англійскаго нью-кастеляскаго угля и, какъ послѣдній хорошо держитъ паръ, но для военныхъ судовъ онъ менѣе желателенъ, какъ дающій много дыма и копоти.

Въ январѣ фрегатъ „Мининъ“ вышелъ въ Юкагаму.

Первый для меня штормъ въ океанѣ.

Мало кому изъ морской молодежи пришлось испытать штормъ въ океанѣ ранѣе полученія офицерскаго чина или

хотя бы ранѣе полученія золотыхъ гардемаринскихъ аксельбантовъ.

Усвоивъ отлично всѣ научныя данныя „теоріи корабля“ въ Морскомъ Училищѣ, я представлялъ себѣ штормъ въ океанѣ по теоріи всѣхъ научныхъ силъ, работающикъ надъ кораблемъ при штормѣ, совсѣмъ, конечно, иначе, чѣмъ это было на дѣлѣ, но и эти всѣ силы я зналъ только для того корабля, который изображенъ былъ въ учебникѣ. Поднимать вопросъ о томъ, гдѣ находится центръ водоизмѣщенія „Минина“, „гдѣ центръ тяжести корабля“, гдѣ „мета-центръ“, считалось неудобнымъ въ отношеніи своего корабля. Могли начать смѣяться надъ этимъ, приравнивая это къ боязни потонуть или просто счесть за трусость.

Между тѣмъ, фрегатъ „Мининъ“, на которомъ я въ первый разъ въ жизни попалъ въ жестокой штормъ въ Тихомъ океанѣ, построенъ былъ по чертежамъ англійскаго фрегата „Captain“, который, идя подъ парусами въ Бискайской бухтѣ, *лежъ на бокъ, перевернулся и ушелъ на дно вмѣстѣ со всѣмъ экипажемъ*. Поэтому мои тайныя опасенія имѣли вполне свои основанія, но „Captain“ не имѣлъ фальшбортовъ выше верхней палубы, а на „Мининѣ“, послѣ гибели „Captain-a“, придѣланы были фалш-борта почти въ 3 аршина высоту.

Какъ бы то ни было, фрегатъ нашъ попалъ въ жестокой штормъ въ январѣ 1881 года на переходѣ океаномъ изъ Нагасаки въ Йокагаму. Я впервые увидѣлъ настоящія большія океанскія волны, какъ горы, именно во время этого шторма! Фрегатъ шелъ подъ парами. Качка была очень большая, размахи доходили до 45° въ каждую сторону. Чтобы ее ослабить, командиръ приказалъ поставить штормовые паруса форъ и гротъ-трисали и фока-стаксель. Размахи качки ослабѣли, фрегатъ сталъ давать большіе размахи подъ вѣтеръ, но не вѣтеръ. Тѣмъ не менѣе въ этомъ штормѣ фрегатъ потерялъ свой красивый паровой катеръ, вельботъ и гребной катеръ. Всѣ жилья помѣщенія были затоплены водой на 1 футъ, фалшборта оказались слабыми и пропускали воду, но эти борта, погружаясь въ воду, не позволяли, все-таки, водѣ попадать сразу на верхнюю палубу, какъ это было безъ фалшбортовъ на „Captain“ѣ.

Трое сутокъ длился штормъ и только на пятые сутки послѣ выхода изъ Нагасаки, „Мининъ“ попалъ въ Йокагаму. Только послѣ этого шторма личный составъ его получилъ право называть себя „солеными“ и „бывалыми“.

Городъ Йокагама.

За много миль отъ невысокихъ береговъ главнаго японскаго острова надъ горизонтомъ появляется въ океанѣ, какъ сахарная голова, бѣлая, покрытая снѣгомъ вершина чтимой и

обожаемой японцами горы „Фудзи-яма“. Это потухшій вулканъ. Она представляетъ собой правильный высокій конусъ, господствующій надъ обширной равниной главнаго японскаго острова. Городъ Йокагама расположенъ на берегу при входѣ въ обширный заливъ, въ глубинѣ котораго стоитъ также и столица Японіи — Токио. Рейдъ Йокагама обширный, якорная стоянка военныхъ кораблей не близкая отъ берега. Сообщение съ берегомъ на „фуне“, но безъ какютъ. Ызда по улицамъ, какъ въ Нагасаки, на дженерикшахъ.

Вначалѣ же мнѣ удалось осмотрѣть интересную постоянную выставку („ханкоба“) мѣстныхъ издѣлій. Все тамъ было баснословно дешево. Много вещей и очень изящныхъ. Позже я осмотрѣлъ магазины особо-изящныхъ японскихъ издѣлій. Эти магазины уже специально для европейцевъ. Вазы и сервизы изъ стариннаго японскаго фарфора, готовыя шелковые вещи и матеріи, издѣлія изъ черепахи, деревянные издѣлія, покрытыя огнеупорнымъ, особеннымъ, японскимъ лакомъ, съ инкрустаціей, предметы изъ слоновой кости со вдѣланной въ кость особо-изящной инкрустаціей, вазы, тарелки и другіе предметы „Cloasonnée“. Все это удивительно красиво, изящно, но за то и очень не дешево. Для сувенировъ и подарковъ пришлось все-таки много купить.

Между прочимъ я купилъ магическое металлическое зеркало замѣчательное уже потому, что подобныхъ не существуетъ на свѣтѣ нигдѣ! Зеркало это изъ какого-то бѣлаго металлическаго сплава. Оно круглое и имѣетъ ручку, но не имѣетъ рамки. Одна сторона зеркала вполне гладкая, тщательно полированная, даетъ вполне правильное отраженіе, какъ въ хорошемъ стеклянномъ зеркалѣ. Другая сторона (изнанка) имѣетъ *выпукло-вогнутый* пейзажъ, въ которомъ видны дерево, трава, вистъ, стоящій въ травѣ, и на заднемъ планѣ — горы и лѣсъ. Какъ было сдѣлано это зеркало, узнать мнѣ не удалось. Оно или литое или штампованное и вполне годное, какъ обыкновенное зеркало. Особенность его заключается въ томъ, что пользуясь имъ, какъ зеркаломъ и наводя отраженіе солнца, какъ называютъ „пустивъ зайчика“ на стѣну можно видѣть тамъ блестящее отраженіе свѣтлаго, частью затемненнаго пятна, но въ видѣ *того рисунка*, который имѣется на оборотной сторонѣ этого зеркала. Явленіе никѣмъ мнѣ еще не объясненное. Думаю, что это явленіе происходитъ или отъ наличія разной толщины металла, изъ котораго сдѣлано зеркало (разная толщина металла рисунка, видимаго на оборотной сторонѣ), или отъ разной плотности металла, получившейся во время штампования указаннаго выше рисунка на оборотной сторонѣ зеркала. Изъ 50 зеркалъ только у одного (мною купленнаго) было такое непонятное свойство! Къ сожалѣнію, это зеркало погибло вмѣстѣ съ очень многими вещами и рѣдко-

стями при разгромѣ моей квартиры въ Петроградѣ коммунистами въ 1918 году.

Японскій театръ

Мнѣ удалось побывать и въ японскомъ театрѣ. Внутри онъ похожъ на европейскій только отчасти. Партеръ, какъ и въ европейскомъ, тоже имѣетъ уклонъ въ сторону сцены, но въ полу партера, ниже настилки его, существуютъ квадратные ящики, какъ ячейки. Это семейныя ложи на 6 человекъ каждая. Мебели въ этихъ ложахъ нѣтъ. Сидятъ въ нихъ японцы на полу, на днѣ ложи, на собственныхъ пяткахъ. Головы зрителей въ ложахъ только немного возвышаются надъ настилкой партера, по которому проходятъ, чтобы спуститься въ ложу. Сзади партера тоже мѣста для зрителей Тамъ сидятъ тоже на полу. Какъ исключеніе, сбоку, въ одномъ мѣстѣ, для зрителей „европейцевъ“, имѣются скамьи. Сцена напоминаетъ европейскую, но съ плохими декораціями. Сюжетъ — какая то малопонятная; трагическая, длинная исторія изъ японской жизни. Всѣ актеры только мужчины. Подвизаться на сценѣ въ японскомъ театрѣ для женщины не подобало, считалось неприличнымъ и не было принято. Всѣ женскія роли исполнялись только мужчинами, при томъ удивительно натурально. Создавалась полнѣйшая иллюзія, что видишь и слышишь настоящую женщину, такъ естественны были въ своихъ роляхъ на сценѣ эти *актрисы-мужчины* съ длинными настоящими собственными волосами въ затѣливой высокой и пышной женской японской прическѣ, въ изящномъ настоящемъ японскомъ женскомъ полномъ костюмѣ, съ тонкимъ, вполне женскимъ натуральнымъ голосомъ и вполне женскими манерами. Мнѣ говорили, что такая полная „метаморфоза“ достигается не легко, а долгой и постоянной практикой актера „на женскихъ роляхъ“ не только на сценѣ, но *постоянно и внѣ сцены*. Актеры на женскія роли, какъ мнѣ говорили, начинаютъ съ тренированія себя фактически, *всегда въ одеждѣ женщины*, они удаляютъ съ корнями волосы на лицѣ при помощи какого-то особаго состава лекарства, не бреютъ волосы на верхней части головы, какъ мужчины японцы, а отпускаютъ и носятъ длинные волосы съ пышной прической, какъ всѣ японки. Одновременно, они перенимаютъ всѣ манеры и видъ женщины, тщательно стараясь во всемъ имъ подражать. Голосъ при постоянной практикѣ и добровольной тренировкѣ становится постепенно высокимъ, вполне женскимъ, при желаніи, навсегда, при стремленіи ихъ получить ампула „актрисы“. Получивъ это ампула, такая „актриса“ *постоянно* и добровольно сохраняетъ уже *навсегда и во всемъ* свою роль *настоящей женщины и внѣ театра!* Она предпочитаетъ казаться и быть во всей своей своей внѣшности *настоящей женщиной*, чѣмъ „сомни-

тельными мужчиной“ въ обиходѣ, а женщиной только на сценѣ, что, конечно, несравненно труднѣе. Наоборотъ, такая „актриса“ поневолѣ рѣшается сохранять навсегда всю внѣшность настоящей женщины, вести себя и внѣ сцены въ положеніи, подобающемъ только женщинѣ, къ которой относились бы всѣ, какъ къ женщинѣ настоящей, такъ что такая „актриса“ поневолѣ и *въ силу необходимости* начинаетъ сама себя сознавать всегда и вполне настоящей женщиной, а это даетъ ей зато полный успѣхъ въ ея роляхъ на сценѣ!

Все это тоже одна изъ особенностей существовавшего въ 1881 году японскаго театра, нынѣ отпавшая, при подражаніи театрамъ Европы, куда пріѣзжала не такъ даво знаменитая японская актриса, не знаю какая — настоящая или какъ *прежняя*.

Поѣздка въ Токио.

Во время нашей стоянки на Йокагамскомъ рейдѣ мнѣ довелось побывать и въ Токио. Кають-кампанія „Минина“ получила приглашенія русскаго посланника на раутъ въ посольствѣ въ Токио. Въ числѣ назначенныхъ по службѣ на раутъ офицеровъ былъ командированъ и я. Такъ какъ это было по службѣ, мы поѣхали во формѣ, въ вицъ-мундирахъ (сюртукъ съ эполетами, сабля, треуголка). Поѣхали мы еще днемъ, чтобы хоть немного посмотрѣть стоицу Японіи. Поѣздомъ ѣзды до Токио всего лишь $\frac{3}{4}$ часа. Токио занимаетъ громадную площадь земли изъ-за того, что почти всѣ дома тамъ одноэтажные, подобные тѣмъ, что я видѣлъ въ Нагасаки. Есть дома и большіе, но тоже съ однимъ этажемъ. Причина та же, что и въ Нагасаки, — опасеніе землетрясеній, повторяющихся нерѣдко. Главная улица „Гинза“ прямая и очеиь длинная. По ней проходилъ „конный“ трамвай, но главный способъ сообщенія по городу — дженерикши, какъ въ Нагасаки и Йокогамѣ. Съ вокзала мы проѣхали къ русско-японскому православному собору, осмотрѣли его и работы по его ремонту. Оттуда мы проѣхали въ вѣковой сосновый паркъ „Уено“ и осмотрѣли вблизи парка большой японскія храмъ религіи „Синто“. Почти все время до предстоящаго раута въ посольствѣ мы провели сидя въ колясочкахъ дженерикшей, изъ-за длинныхъ разстояній, которыя приходилось проѣзжать по улицамъ Токио. Въ посольство мы попали уже передъ вечеромъ. Тамъ мы пробыли часа 3 и возвратились въ Йокогаму и на фрегатъ уже ночью.

Ужасное извѣстіе о кончинѣ Государя Александра II и начало возвратнаго плаванія „Минина“ въ Европу.

Во время нашего пребыванія въ Йокогамѣ, 2 марта 1881 года на „Мининъ“ прибылъ какой-то японецъ и на словахъ

сказалъ вахтенному начальнику лейтенанту З. „Вашъ Микадо э ...“ и показалъ жестомъ смертельное паденіе. Вахтенный начальникъ, принявъ японца за сумасшедшаго, приказалъ удалить его на его фуне. Оказалось, что японецъ былъ не сумасшедшій и уже зналъ объ ужасномъ злодѣйствѣ 1-го марта и о кончинѣ Государя Императора Александра II, о чемъ на фрегатѣ мы узнали только 3-го марта. Въ этотъ день на всѣхъ русскихъ судахъ приспущены были кормовые флаги и скрещеры реи. На всѣхъ русскихъ судахъ команда и офицеры принесли присягу новому Императору [Александрю III и Его Законному Наслѣднику и служились панихиды. На иностранныхъ военныхъ судахъ кормовые флаги были тоже приспущены, а на русскихъ судахъ были произведены и траурные салюты. Всѣ [погоны, эполеты, кокарды и даже пуговицы у офицеровъ были обшиты чернымъ крепомъ и на лѣвые рукава надѣты траурныя повязки. Музыка не играла. Время настало дѣйствительно очень унылое. Россія лишилась Царя Освободителя!

Черезъ нѣсколько дней „Мининъ“ получилъ приказаніе двинуться въ южную часть Тихаго океана въ Гонгъ-Конгъ и Сингапуръ. По слухамъ, конфликтъ съ Китаемъ улаживался мирнымъ порядкомъ. Помню, на переходѣ изъ Гонгъ-Конга въ Сингапуръ, когда мы шли при слабомъ вѣтрѣ подъ парусами, мы видѣли на поверхности моря въ одномъ мѣстѣ множество морскихъ змѣй, длиною отъ 3 до 5 футъ каждая. Цвѣтъ змѣй былъ ярко желтый съ черными кольцами поперекъ всей длины каждой змѣи. Это былъ цѣлый выводокъ змѣй, мимо которыхъ мы прошли. Я насчиталъ змѣй свыше полусотни.

Въ Сингапурѣ мы простояли около мѣсяца. На это время одинъ владѣлецъ небольшой парусной яхты отдалъ офицерамъ „Минина“ въ пользованіе свою яхту для прогулокъ любителей паруснаго спорта. Я и мичманъ Е. этой любезностью широко воспользовались. Почти ежедневно вдвоемъ, иногда втроемъ, мы исходили на этой яхтѣ всѣ окрестныя мѣста проливовъ и острововъ Сингапурскаго архипелага. Это было очень пріятное препровожденіе времени, тѣмъ болѣе, что на яхтѣ меньше чувствовалась жара тропиковъ. Въ Индійскомъ океанѣ въ это время уже дулъ свѣжій S. W. муссонъ, т. е. вѣтеръ для плаванія на западъ неблагопріятный. Въ виду сего „Мининъ“ вышелъ на островъ Яву въ Батавію, чтобы оттуда пройти черезъ южную часть Индійскаго океана, пользуясь муссономъ, прямо въ Адень, подъ парусами, безъ захода на Цейлонъ. Переходъ въ Батавію изъ-за штиля сдѣланъ былъ подъ парами. Было очень жарко и душно, какъ и подобаетъ быть на экваторѣ. Время, когда будетъ „ноль“ градусовъ широты, было точно извѣстно. Большинство офицеровъ и команды были на верхней палубѣ изъ-за духоты въ жилыхъ помѣщеніяхъ. Справить церемоніаль перехода черезъ экваторъ не было разрѣшено изъ-за траура, но тутъ вышелъ курьезъ, о ко-

торомъ я не могу умолчать. Вмѣстѣ съ офицерами вышли наверхъ и нашъ корабельный „бать“ — іеромонахъ, вышли и чиновники (произведенные изъ нижнихъ чиновъ), содержатели казеннаго имущества. Нѣкоторые изъ нихъ вооружены были биноклями и усиленно смотрѣли вправо и влево.

Что ищете вы въ вашъ бинокль? — спросилъ кто-то изъ офицеровъ батюшку.

Экваторъ — отвѣтилъ онъ.

А какой онъ по вашему?

Мѣдный кругъ, да его что-то не видать еще, даже въ бинокль.

Въ Батавіи мы встали на якорь на рейдѣ, недалеко отъ мѣстнаго стаціонера — голландскаго военнаго паруснаго фрегата. На немъ почти ежедневно, рано утромъ, происходили парусныя ученія, которыя мы съ интересомъ наблюдали. Мы слышали отчетливо командныя слова и терминологию названій парусовъ и снастей. Они были тождественны съ нашими и всѣмъ намъ были понятны, такъ что наши матросы думали, что на голландскомъ кораблѣ весь экипажъ русскій. Тутъ мы объяснили командѣ, что создавая русскій флотъ, Петръ Великій предпочелъ позаимствовать отъ голландцевъ ихъ морскую терминологию вмѣсто того, чтобы изобрѣтать несуществовавшую русскую.

Стоянка въ Батавіи при тихой погодѣ и удушливой жарѣ, не была изъ пріятныхъ, тѣмъ болѣе при невозможности освѣжаться купаньемъ въ морѣ. Причиною сего была небезопасность въ водѣ отъ акулъ и крокодиловъ.

Послѣ недѣльной стоянки въ Батавіи мы были рады полученному разрѣшенію адмирала Лессовскаго идти въ Европу черезъ Средиземное море. Выйдя въ Индѣйскій океанъ подъ парами поскольکو возможно южнѣе въ предѣлахъ тропиковъ, „Мининъ“, поднявъ винтъ, вступилъ тамъ подъ паруса по направленію на Адень на лѣвый галсъ, пользуясь S. W. муссономъ. Въ Адень мы пришли на 37-й день со дня выхода изъ Батавіи и пребыванія въ океанѣ. О дальнѣйшемъ плаваніи „Минина“ съ заходомъ въ Адень, Суэцъ, Портъ-Саидъ и Неаполь, я здѣсь повторяю не буду. Объ этомъ я рассказалъ въ началѣ, уже напечатанной I-й части „Воспоминаній Стараго Моряка“ въ главѣ: „*Неаполь*“.

* * *

Изъ Неаполя на пути въ Кронштадтъ „Мининъ“ зашелъ на островъ Мальту, въ Лиссабонъ, въ Плимуть и въ датскій портъ Ниборгъ. Это плаваніе было совершенно все уже только подъ парами. Въ Кронштадтъ фрегатъ „Мининъ“ пришелъ только поздней осенью 1881 года. Все плаваніе „Минина“, считавшееся тогда „кругосвѣтнымъ“, продолжалось три года, а плаваніе наше — мичмановъ — свыше двухъ лѣтъ.

Послѣ произведеннаго фрегата смотря онъ введенъ былъ

въ Кронштадтѣ въ гавань, кончилъ кампанію и разоружился.

Послѣ сего всѣ офицеры получили 6-тимѣсячный отпускъ съ сохраненіемъ жалованья, въ видѣ награды за продолжительное благополучное дальнее плаваніе.

Съ нѣкоторыми изъ соплатателей мнѣ довелось въ послѣдствіи снова вмѣстѣ служить на другихъ корабляхъ, частью въ заграничныхъ, частью во внутреннихъ плаваніяхъ, а съ нѣкоторыми и на берегу.

Теперь изъ всей бывшей каютъ-компании „Минина“ осталось въ живыхъ мало, *„уцѣлѣвшихъ только случайно“, какъ я, послѣ прошедшихъ съ тѣхъ поръ свыше полулѣтка и всѣхъ минувшихъ событій!*

Въ заключеніе не лихомъ хочется мнѣ вспомнить бравого командира „Минина“ П. Н. Назимова, всегда серьезнаго старшаго офицера П. Ф. Юрѣва, всѣхъ прочихъ соплатателей-сослуживцевъ и моихъ товарищей по выпуску 1879 года изъ Морского Училища, плававшихъ со мною на фрегатѣ „Мининъ“ два съ лишнимъ года.

В. Н. Давидовичъ-Нащинскій.

ОГЛАВЛЕНИЕ 2-й ЧАСТИ.

Изъ кругосвѣтнаго плаванія на фрегатѣ „Мининъ“
въ 1879-1881 г. г.

	Стр.
1. Начало военно-морской службы въ офицерскомъ званіи	5
2. „Игла Клеопатры“	7
3. Начало похода на Дальній Востокъ	8
4. Ловля акулъ въ Красномъ морѣ	9
5. Аденъ	10
6. Ловля рыбы въ Индѣйскомъ океанѣ	11
7. Цейлонъ	13
8. Поѣздка въ Кэнди	13
9. 1-ое апрѣля	14
10. Проа	15
11. Отъ Коломбо до Сингапура	17
12. Сингапуръ — Гонгъ-Конгъ	19
13. Гонгъ-Конгъ — Нагасаки	20
14. Происхожденіе японскаго „ура“.	22
15. Въ докѣ	24
16. Владивостокъ. Постройка крѣпости	24
17. Ланцепупы	25
18. Находчивый флагъ-офицеръ	26
19. Изъ Владивостока въ Японію	27
20. Первый для меня штормъ въ океанѣ	27
21. Юкогама	23
22. Японскій театръ	30
23. Поѣздка въ Токио	31
24. Ужасное извѣстіе о кончинѣ Государя Александра II и начало возвратнаго плаванія „Минина“ въ Европу. Гонгъ-Конгъ, Сингапуръ, Батавія, Аденъ, Неаполь (см. стр. 6 1-й части „Воспоминаній Стараго Моряка“), Средиземное море, Атлантическій океанъ, Нѣмецкое море, Балтійское море, Возвращеніе въ Кронштадтъ и заключеніе	34

„ВОСПОМИНАНІЯ СТАРАГО МОРЯКА“

ЧАСТЬ 3-я.

ПЛАВАНІЕ НА ФРЕГАТЪ „ГЕНЕРАЛЪ-АДМИРАЛЪ“.

Правда о началѣ франко-русской дружбы. (Быль)

Нѣкоторые лица относятъ начало этой дружбы къ 90-мъ годамъ. Это не совсѣмъ такъ. Тогда происходило уже поддержаніе этой дружбы, превратившейся затѣмъ въ союзъ, особенно послѣ рѣчей генерала Скобелева въ Парижѣ и посѣщенія Франціи Государями Александромъ III и Николаемъ II, но начало и основаніе этой дружбы фактически произошло въ декабрѣ 1884 г. и въ январѣ и февралѣ 1885 годовъ при слѣдующихъ обстоятельствахъ: фрегатъ „Генералъ-Адмиралъ“ подѣ флагомъ начальника отряда судовъ Средиземнаго моря контръ-адмирала Н. И. Казнакова (командиръ фрегата былъ капитанъ I-го ранга С. П. Тыртовъ) стоялъ въ это время въ Портъ-Саидѣ. Это было въ началѣ войны французовъ въ Тонкинѣ. Я имѣлъ честь служить тогда на этомъ фрегатѣ въ должности вахтеннаго начальника. Мимо насъ ежедневно проходили транспорты съ эшалонами французскихъ войскъ, слѣдующихъ въ Тонкинъ на войну. Офицеры наши и французскіе ежедневно встрѣчались вечерами въ кафэ-театрѣ „Эльдорадо“, гдѣ шла оперетка: „La fille du regiment“ („Дочь полка“). Красивые и патріотическіе мотивы этой славной оперетки невольнo вызывали у всякаго подъемъ патріотическихъ чувствъ. У французовъ это вызывало требованіе исполненія оркестромъ ихъ національнаго гимна. Мы, русскіе, чтобы показать наше уваженіе къ ихъ патріотическимъ чувствамъ, вставляли раньше, чѣмъ сами французы, при началѣ исполненія „Марсельезы“. Французы въ отвѣтъ требовали Русскій Гимнъ, прослушанный всѣми стоя. Гимны повторялись много разъ...

Когда занавѣсъ опускался, начинались изліянія чувствъ взаимныхъ уваженія и дружбы. Съ варіаціями это повторялось почти ежедневно, мѣнялись только французы. Завелись знакомства, перешедшія для многихъ въ искреннюю дружбу. Французскія газеты этого времени были полны изліянія начала этой дружбы и лучшихъ пожеланій преуспѣяній нашему Отечеству. Это совпадало съ событіями на границѣ Афгани-

стана, когда Императоръ Александръ III наградиль гёнерала Комарова золотой саблей.

Когда мы пришли послѣ этого въ Алжирь, а затѣмъ въ Тулонъ, насъ встрѣчали тамъ и чествовали какъ дорогихъ гостей. Я сохранялъ до 1917 года всѣ вырѣзки изъ французскихъ газетъ, въ которыхъ бымо сказано все вышеизложенное.

Въ результатѣ появился Русско-французскій союзный договоръ, а затѣмъ: много русскихъ офицеровъ и нижнихъ чиновъ отдало свои жизни и легли костью, при необходимости оттянуть отъ Парижа уже близкаго къ нему непріятеля! Дружба съ Царской Россіей была главной причиной побѣды французовъ!

Коммунисты заключили Брестъ-Литовскій миръ, измѣническій договоръ во вредъ нашей Родинѣ и той же Франціи. Ни Императоръ нашъ Николай II, ни одинъ изъ Его вѣрно-подданныхъ офицеровъ, ни большая часть русской интеллигенціи не измѣнили бывшей дружбѣ ни въ чемъ, до настоящаго времени. Коммунисты умертвили Государя Николая II за то, что Онъ отказался утвердить позорный Брестъ-Литовскій договоръ, чтобы не измѣнить своему *честному* слову. Жестоко пострадали и тѣ, кто любилъ Родину! Остальное извѣстно!

Фокусъ Казнева.

Одно время въ Петербургѣ фокусникъ Казневъ привлекалъ массу зрителей поразительностью своихъ фокусовъ. Онъ былъ очень искусный фокусникъ. Трудно, почти невозможно, было догадаться какимъ образомъ онъ дѣлалъ свои фокусы, которые онъ называлъ „анти-спиритическими“, какъ бы разоблачая явленія спиритизма и доказывая, что спиритическія явленія тоже ловкіе фокусы. Всѣхъ его фокусовъ не перечестъ, ихъ было много. Нѣкоторые Казневъ объяснялъ и тогда они казались простыми и не трудными. но повторить ихъ было все-таки нельзя потому, что у подражателя недоставало умѣнья, ловкости рукъ и привычки.

Одннъ изъ фокусовъ я не только узналъ, но и достигъ снаровки въ его выполненіи. Я продѣлалъ этотъ фокусъ разъ въ присутствіи сослуживцевъ въ комнатѣ дежурнаго офицера въ казармѣ 1-го флотскаго экипажа въ Кронштадтѣ. Это было, когда я только-что вернулся изъ отпуска въ 1882 году послѣ дальняго плаванія на фрегатѣ „Мининъ“. Я былъ тогда еще въ чинѣ мичмана. Подражая Казневу, я научился удачно выполнять одинъ изъ его фокусовъ. Онъ заключался въ слѣдующемъ: фокусникъ садится на стулъ съ высокою спинкою. Ноги фокусника привязываются къ ножкамъ стула, шея къ спинкѣ поломенцемъ, а руки тоже полотенцемъ сзади къ сидѣнью. Осмотрѣвъ прочность узловъ привязаннаго фокусника, ему кладутъ на колѣни офицерскую саблю въ ножнахъ и ос-

тавляютъ фокусника въ комнатѣ одного. Всѣ уходятъ. Когда по вызову фокусника всѣ зрители возвращаются въ комнату, они убѣждаются, что сабля вынута и лежитъ у фокусника на колѣняхъ, а ножны лежатъ далеко отброшенные на полу. Затѣмъ зрители убѣждаются, что портъ-сигаръ съ папиросами находится у фокусника въ карманѣ его брюкъ, а спички въ другомъ карманѣ, съ другой стороны. Послѣ ухода зрителей фокусиикъ достаетъ папиросу и спички и кладетъ портъ-сигаръ и спички обратно, а когда зрители возвращаются, они видятъ, что фокусникъ куритъ. Осмотрѣнные зрителями всѣ узлы въ прежнемъ порядкѣ и на своемъ мѣстѣ. Наконецъ 3-й фокусъ: на колѣни фокуснику кладутъ обыкновенную гармонику. Когда фокусникъ остается одинъ, зрители слышатъ мелодію, исполненную на гармоникѣ, а послѣ возвращенія въ комнату, зрители убѣждаются въ томъ, что въ привязяхъ фокусника къ стулу перемѣнъ не произошло никакихъ. Можно подумать, что фокуснику помогали „духи“, какъ сказали бы *спириты*, но этого не было и самъ Казневъ и его преемники увѣряли, что фокусъ этотъ „антиспиритическій“ и что въ немъ нѣтъ ничего сверхестественнаго.

По просьбѣ начальства я повторилъ эти фокусы въ Кронштадскомъ Морскомъ Собраніи на музыкально-литературномъ вечерѣ, при полномъ залѣ, съ полнымъ успѣхомъ.

Когда въ 1884 году въ плаваніи на фрегатѣ „Генераль-Адмираль“ и нашъ фрегатъ находился въ гавани Пирей (въ Греціи), къ намъ въ гости прибыла Греческая Королева Ольга Константиновна. Офицеры, каждый, кто чѣмъ могъ, занимали Ея Величество. Одинъ игралъ на піанино, другой на віолончели, одинъ спѣлъ романсъ, третій продекламиривалъ стихотвореніе... Я взялся показать вышеупомянутый фокусъ. Всѣ дебютанты имѣли полный успѣхъ.

Секретъ фокуса я не рассказалъ еще никому потому, что фокусъ до тѣхъ поръ „фокусъ“, пока его суть не знаетъ *никто!*

Отецъ Іюиль.

(Быль)

Съ февраля до апрѣля 1885 года на фрегатѣ „Генераль-Адмираль“ мы простояли въ Тулонѣ, подъ флагомъ контръ-адмирала Н. И. Казнакова, который получилъ отъ Великой Княгини Анастасіи Михайловны, герцогини Мекленбургской, изъ Каннъ, телеграмму съ просьбою позволить ей вмѣстѣ съ герцогомъ быть на фрегатѣ въ ближайшее воскресенье у обѣдни.

Встрѣтили высокихъ гостей въ парадной формѣ на вокзалѣ: тулонскій префектъ, адмираль, нашъ адмираль и ко-

мандиръ фрегата С. П. Тыртовъ, а на фрегатъ — мы и команда по уставу.

Обѣдня прошла въ полномъ благолѣпїи, а затѣмъ и молебенъ, послѣ котораго нашъ „батьа“, іеромонахъ (изъ какого-то захудалаго монастыря), отецъ Іоиль вышелъ „со крестомъ“. Великая Княгиня приложилась къ кресту и по придворному этикету поцѣловала священнику руку, а онъ ей. То же продѣлалъ и Герцогъ. Послѣ сего отецъ Іоиль направился къ префекту. Этотъ послѣдній, какъ рьяный католикъ, не пожелалъ поцѣловать православный восьмиконечный крестъ и поднялъ руку, чтобы отстранить отъ себя этотъ обрядъ. Совершенно ошалѣвшій нашъ батя схватилъ эту руку и поцѣловалъ ее!

Послѣ мы спрашивали отца Іоила, почему онъ это сдѣлалъ. Онъ отвѣтилъ:

— Та я думалъ, що это ихній французскій король!

Теорія игры въ рулетку въ Монте-Карло.

Всю весну 1885 года фрегатъ „Генераль-Адмираль“, на которомъ я тогда плавалъ въ чинѣ лейтенанта и вахтеннаго начальника, простоялъ на рейдѣ и въ сухомъ докѣ Тулона во Франціи. Изъ числа младшихъ механиковъ нашихъ трое, а именно: П., П. и М. составили компанію для игры въ рулетку по ими придуманной теоріи. Они внесли въ общую кассу каждый опредѣленную сумму франковъ и очередной изъ нихъ ежедневно съ утра уѣзжалъ въ Монако для игры по теоріи, ими придуманной. Она заключалась въ томъ, что, когда выйдетъ *три раза подрядъ* „четъ“ или „нечетъ“ или „черный“ или „красный“, — ставить 5 франковъ на противоположный четъ (или нечетъ) или на противоположный цвѣтъ. Въ случаѣ проигрыша, ставилась удвоенная ставка и т. д. до выигрыша того № или цвѣта, который долго ожидается. Это, конечно, исходило изъ теоріи вѣроятностей, но нѣкоторые шансы на выигрышъ, конечно, существовали, хотя этотъ выигрышъ былъ весьма невеликъ, онъ не превосходилъ первоначальную ставку, но при удачѣ, за весь день могъ стать и значительнымъ. Компаньоны сначала держали все это дѣло въ тайнѣ и лишь подъ коннцъ они рассказали объ этомъ ихъ предпріятіи, такъ какъ, въ концѣ концовъ, они оказались не въ проигрышѣ, если не считать потерянное время на сидѣнье въ игорной залѣ и расходы на проѣздъ ежедневно по желѣзной дорогѣ изъ Тулона въ Монако и обратно. Только одинъ разъ общій ихъ капиталъ готовъ былъ вылетѣть въ трубу, когда одинъ цвѣтъ вышелъ много разъ подрядъ, но выручилъ четъ или нечетъ, давшій возможность вернуть проигрышъ. Такимъ образомъ, теорія изобрѣтателей отчасти

оправдалась уже потому, что всё они въ конечномъ результатѣ оказались въ выигрышѣ, хотя и не большомъ.

Водяной телескопъ.

Въ 1884-1885 г. г., во время плаванія на фрегатѣ „Генераль-Адмиралъ“, мнѣ пришлось нѣсколько разъ побывать въ Неаполѣ и наблюдать тамъ нѣсколько разъ, какимъ образомъ итальянскіе рыбаки и промышленники находятъ въ водѣ мѣста болѣе богатая рыбой, устрицами и „frutti di mare“. Въ Россіи этотъ способъ наблюденія еще неизвѣстенъ, хотя онъ очень практиченъ и стоитъ весьма дешево. Видѣтъ „подводное царство“ обыкновеннымъ способомъ препятствуетъ отсутствіе гладкой поверхности воды изъ-за вѣтра, волны или теченія. „Водяной телескопъ“ устраняетъ эти затрудненія и позволяетъ наблюдать на прозрачной водѣ малѣйшіе предметы на днѣ, даже на порядочной глубинѣ, особенно въ солнечный день.

Устройство „водяного телескопа“, прибора очень практичнаго, болѣе чѣмъ простое.

Въ желѣзную (лучше изъ листового цинка) герметическую трубу, длиною въ сантиметровъ 40-50 и діаметромъ около 18-25 сантиметровъ вставляется и герметично замазывается и укрѣпляется съ одного конца кругъ изъ обыкновеннаго оконнаго стекла діаметромъ, равнымъ діаметру трубы. Стеклу придаютъ форму правильнаго круга помощью обыкновенныхъ ножницъ. Для этого на стеклѣ дѣлаютъ масляной краской внѣшній кружокъ. Когда краска высохнетъ, по ея внутреннему краю рѣжутъ стекло ножницами, *но непременно въ водѣ и ниже ея поверхности*. Верхнему концу трубы придаютъ такую форму, чтобы было возможно приставить этотъ верхній конецъ трубы плотно къ лицу, т. е. *чтобы свѣтъ не проликалъ въ трубу сверху*. Пользуясь „водянымъ телескопомъ“, возможно разсматривать „водяное царство“, его фауну, флору и предметы, лежащіе на днѣ. Впечатлѣніе — точно вы сами на днѣ!

Въ очень прозрачной водѣ, какъ морская, возможно наблюдать, при помощи такой трубы, за работой водолаза и все прочее, сидя на шлюпкѣ.

Членамъ „Морского Сословія“ „водяной телескопъ“ можетъ много разъ пригодиться, *чего я очень желаю бы*.

Мое воздухоплаваніе.

Въ юмористическихъ своихъ разсказахъ извѣстный актеръ И. Ф. Горбуновъ пустилъ всѣмъ извѣстную фразу, что „отъ хорошей жизни не полетишь“. Дѣло касалось пьянаго

портного, котораго пьяные же, купцы, якобы уговорили летѣть на воздушномъ шарѣ.

Я не имѣлъ поводовъ жаловаться на мою прежнюю жизнь, но изъ жажды сильныхъ ощущений два раза собирался подняться въ воздухъ и оба раза судьба не допустила меня отдѣлиться отъ земли, причемъ оба эти раза мои предполагаемые спутники *погибли*.

1-ый разъ это было въ 1885 году, когда я былъ лейтенантомъ и служилъ на фрегатѣ „Генераль-Адмиралъ“. Извѣстный французскій воздухоплаватель въ Шербургѣ предложилъ нашимъ офицерамъ (ради его личной рекламы) летѣть съ нимъ на воздушномъ шарѣ. Пожелали двое: я и прапорщикъ И. М. Лукинъ. Жребій далъ первую очередь Лукину. вмѣстѣ съ воздухоплателемъ онъ полетѣлъ и спустился возлѣ Парижа, слѣдующая очередь была моя, во въ день полета должна была происходить стрѣльба команды фрегата изъ винтовокъ. Этой стрѣльбой завѣдыволь я. Старшій офицеръ, капитанъ-лейтенантъ Г. П. Чухнинъ меня не пустилъ. вмѣсто меня воздухоплаватель взялъ нѣсколько мѣшковъ балласта и полетѣлъ одинъ. Вѣтеръ занесъ его въ Нѣмецкое море и онъ тамъ погибъ! Его трупъ нашли недѣлю спустя.

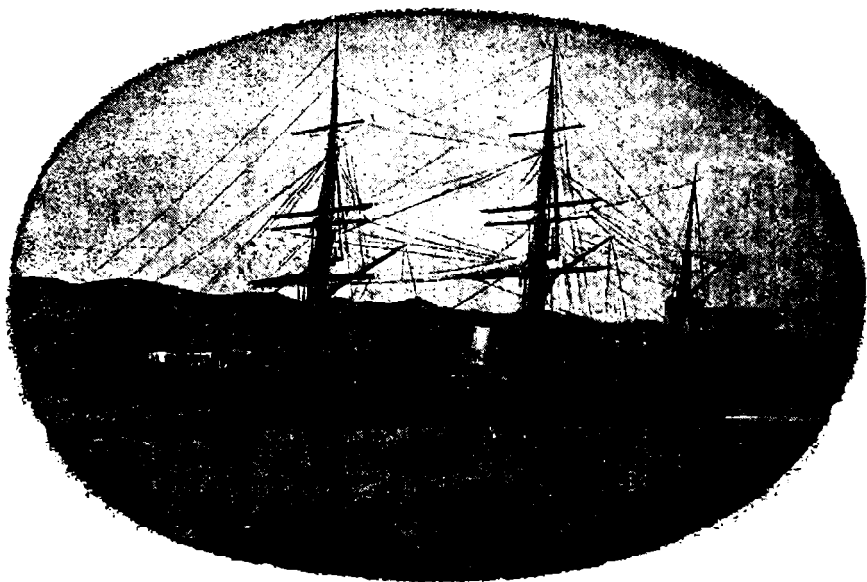
Второй мой полетъ, на этотъ разъ уже въ Петербургѣ на аэропланѣ, тоже не состоялся. Въ назначенный день и часъ мнѣ предоставлено было мѣсто на аэропланѣ Маціевича-Маціевскаго. Изъ-за обстоятельствъ отъ меня не зависѣвшихъ, мнѣ не удалось своевременно быть на аэродромѣ. Авиаторъ полетѣлъ одинъ и по невыясненной причинѣ вмѣстѣ съ аэропланомъ упалъ и разбился на смерть.

„ВОСПОМИНАНІЯ СТАРАГО МОРЯКА“

Продолженіе 1-й части

Изъ кругосвѣтнаго плаванія на клиперѣ „Крейсеръ“
(1888—1891 г. г.)

Примѣчаніе: Начало плаванія и службы на клиперѣ „Крейсеръ“,
изложено на стр. 8—37 въ 1-й части „Воспоминаній“



Клиперъ „Крейсеръ“ входитъ въ Пирей

ПРОДОЛЖЕНИЕ О ПЛАВАНИИ НА КЛИПЕРЪ КРЕЙСЕРЪ

Островъ Жуанъ Фернандецъ.

Съ захватывающимъ интересомъ читало большинство дѣтей рассказъ о Робинзонѣ Крузо. Дѣти вѣрятъ въ то, что прочли. Въ результатѣ многіе изъ нихъ представляютъ себя въ положеніи Робинзона на необитаемомъ островѣ. Книга эта безъ сомнѣнія полезна для дѣтей! Она заставляетъ ихъ думать и сильно дѣйствуетъ на ихъ воображеніе, что не только полезно, но и необходимо для развитія дѣтей, но эта книга есть плодъ воображеніе автора! Между тѣмъ, на земномъ шарѣ существуетъ въ дѣйствительности одинокій островъ въ родѣ того, который описалъ авторъ „Робинзона“. Этотъ островъ называется „Жуанъ Фернандецъ“. Онъ находится въ Тихомъ Океанѣ недалеко отъ тропика Козерога и отъ Чилийскаго порта Вальпарайзо (Южная Америка). На островѣ богатая растительность. На немъ воздвигнуть памятникъ „In memoria Alexander Selkirk“ съ соответствующей надписью о жизни на этомъ необитаемомъ островѣ въ продолженіи нѣсколькихъ лѣтъ въ одиночествѣ Александра Селькиркъ.

Я видѣлъ этотъ островъ въ 1889 г. на переходѣ клипера „Крейсеръ“ изъ Вальпарайзо въ Санъ-Франциско.

Въ одномъ изъ многочисленныхъ альбомовъ съ фотографіями изъ моихъ плаваній за границей у меня была фотографія памятника, упомянутаго выше.

Къ сожалѣнію, всѣ эти альбомы остались въ С.-Петербургѣ на моей квартирѣ, которая въ 1918 году разграблена.

Въ Америкѣ.

Много новаго и интереснаго увидѣлъ я въ Санъ-Франциско. Туда попалъ я на клиперѣ „Крейсеръ“ въ 1889 году послѣ долгаго 43-дневнаго перехода подъ парусами изъ Вальпарайзо (изъ южнаго умѣреннаго въ сѣверный умѣренный климатъ).

Первое, что меня поразило въ Санъ-Франциско, еще на пристани, — это вагоны трамвая. При нихъ не было видно ни лошадей, ни электрическихъ проводовъ, ни какой-либо машины или иного двигателя. Весь вагонъ былъ легкій, ажурный, безъ

стѣнокъ, открытый кругомъ и только сверху онъ былъ прикрытъ крышей. Вагонъ стоялъ и вдругъ пошелъ! Какъ это такъ? Я не вѣрилъ глазамъ! Я глядѣлъ на другіе вагоны. Гдѣ же двигатель? Но такового не было! Внимательно слѣдя за движеніями вагоновожатаго на передней площадкѣ, я увидѣлъ, что онъ дѣйствуетъ какой-то ручкой. Оказалось, что отъ вагона внизъ идетъ особый стержень между рельсами, въ щель подъ улицу. Вагоновожатый защемляетъ, дѣйствуя ручкой, безконечный проволочный кабель, соединяя его съ указаннымъ выше стержнемъ. Защемленный кабель движется непрерывно и тянетъ за собой вагонъ. Машина для движенія кабеля находится *подъ улицей*, а кабель движется на роликахъ внизу во всю длину движенія трамвая вдоль линій рельсъ. Я тогда же подумалъ, возможно ли такое приспособленіе въ Петербургѣ и понялъ тотчасъ же, что нѣтъ! У насъ вагоны остановились бы черезъ полчаса. Въ щель между рельсами попала бы тотчасъ грязь и вода, этому помогли бы и дворники!

Кондукторъ трамвая не даетъ билеты на право ѣзды. Получивъ плату, кондукторъ нажимаетъ кнопку ручной счетной машинки, которая даетъ короткій звонокъ. Это механической контролеръ.

Нѣтъ нигдѣ такъ много разнообразныхъ инструментовъ, машинъ и новѣйшихъ аппаратовъ для облегченія труда и его ускоренія, какъ въ Америкѣ! Всѣ эти инструменты и аппараты вводятся въ Европѣ только черезъ 5-10 лѣтъ, а въ Россіи лѣтъ черезъ 10-15.

Американская пожарная команда.

Вмѣстѣ съ моими сослуживцами-соплавателями и командиромъ клипера „Крейсеръ“ П. А. Безобразовымъ во главѣ, намъ удалось увидѣть организацию американской пожарной команды. Это было въ 1889 году, когда мы попали въ Санъ-Франциско, совершивъ длинный 43-хъ-дневный переходъ туда по Тихому океану ихъ Вальпарайзо (т. е. изъ южнаго субъ-тропическаго климата въ сѣверный субъ-тропическій климатъ, въ предѣлахъ котораго расположенъ Санъ-Франциско). Здѣсь мы познакомились у русскаго консула, мистера Ньюбаума, съ городскимъ фееръ-каптэнномъ. Въ разговорѣ съ послѣднимъ мы высказали, что организациа пожарной команды насъ очень интересуетъ. Въ отвѣтъ на это фееръ-каптэнъ далъ П. А. Безобразову свою визитную карточку съ надписью, что предъявителямъ сей карточки разрѣшается въ любой моментъ дня или ночи произвести пожарную тревогу изъ любого мѣста города Санъ-Франциско.

Рѣшено было использовать это любезное позволеніе на слѣдующій день послѣ театра и ужина, никого не предупредивъ, т. е. внезапно.

Напоминаю читателямъ, что это было въ 1889 году, когда никакихъ „самодвижущихся“ экипажей еще не существовало нигдѣ. Въ Санъ-Франциско, какъ и во всей Европѣ и Америкѣ, пожарный обозъ обслуживался тогда только конной тягой, въ томъ числѣ и пожарная паровая машина (помпа).

Передъ плаваніемъ на клиперѣ „Крейсеръ“ я нѣсколько разъ видѣлъ пожарную тревогу въ Петербургѣ и Кронштадтѣ. Тамъ выѣздъ пожарной команды изъ депо считали очень быстрымъ черезъ 4-5 минутъ послѣ тревоги.

Произвести пожарную тревогу мы рѣшили у зданія пожарнаго депо, нажавъ кнопку электрическаго звонка. Это было нами рѣшено съ цѣлью увидѣть, что произойдетъ на дѣлѣ и въ самомъ депо.

Вотъ то, что мы увидѣли:

Кромѣ громкаго звонка, гальваническій токъ отъ нажатой кнопки освободилъ подставку изъ-подъ тяжелой гири, висѣщей на шнуркѣ. Опусканіе этой гири произвело автоматическое открытіе полнаго доступа свѣтильнаго газа къ газовымъ рожкамъ во всѣ помѣщенія депо; одна изъ газовыхъ горѣлокъ, автоматически же, подвинулась къ топкѣ паровой пожарной помпѣ, гдѣ подожга стружки подъ дровами. Такимъ образомъ пары въ пожарной помпѣ начали разводиться автоматически, чтобы къ моменту прибытія помпы къ мѣсту пожара пары уже были готовы!

Но и это еще далеко не все: лошади пожарнаго обоза кормятся, поятся и чистятся только днемъ, ночью же лошади стоятъ взнузданными и въ хомутахъ въ своихъ стойлахъ, головой къ выходу изъ ихъ стойлъ (къ яслямъ — хвостомъ). Паденіе упомянутой выше гири освобождаетъ и всѣ коновязи. Путемъ повтореній и тренировки лошади приучены, услышавъ звонъ тревоги, сами бѣжать на свои мѣста, при экипажахъ.

Пожарная команда живетъ надъ депо пожарныхъ экипажей. Въ полу помѣщенія команды имѣется нѣсколько круглыхъ вырѣзовъ, діаметромъ около метра каждый. Отъ потолка помѣщенія команды внизъ, черезъ центръ cadaго изъ вырѣзовъ, упомянутыхъ выше, проходятъ желѣзные толстые шесты, которые частью не много не доходятъ до пола депо, частью кончаются надъ козлами экипажей, имѣющихъ каждый свое постоянное мѣсто.

Люди пожарной команды спятъ каждый на своей кровати, въ указанномъ выше своемъ свѣтломъ помѣщеніи. Ложась спать, каждый пожарный, раздѣвшись, складываетъ свою верхнюю одежду, какъ и сапоги, на полъ возлѣ кровати. Костюмъ состоитъ изъ одного цѣлаго. Брюки и рубаха между собой соединены.

Услышавъ громкій звонъ тревоги, пожарный, снявъ съ себя одѣяло, тотчасъ ставитъ ноги въ сапоги и въ свой униформный костюмъ. Застегнувъ пряжку на груди, онъ уже одѣтъ,

а надѣвъ сверхъ одежды пожарный ремень онъ уже и *готовъ!* Онъ бросается къ отверстию въ полу, обхватывая металлическій стержень рукою и скользя по стержню очущается прямо на козлы или куда ему по расписанію надлежитъ, по другому стержню. У тѣхъ пожарныхъ, которые дслжны будутъ ѣхать въ экипажахъ, каски хранятся на ихъ сидѣньяхъ. Они тотчасъ ихъ надѣваютъ.

Часть пожарной команды должна соединить построшки отъ коматовъ, находящихся на лошадяхъ, съ экипажемъ, другіе соединяютъ карабины вожшей съ удилами вхнзуданныхъ лошадей. Возжи же привязаны другими концами на сидѣніи кучера.

Ворота помѣщенія депо устроены не такъ, какъ это обыкновенно практикуется, гдѣ пружины стремятся „*закрѣтъ*“ двери. Двери депо имѣютъ пружины, стремящіяся двери „*открытъ*“. Для этого достаточно потянуть за особую ручку отъ шнура надъ головой кучера, правящаго лошадьми пожарнаго экипажа.

Не только описать всю вышеизложенную организацію, но даже, чтобы прочесть о ней, требуется гораздо больше времени, чѣмъ на дѣлѣ все вышеизложенное было выполнено!

Съ момента, когда нами нажата была кнопка пожарной тревоги, до момента выѣзда изъ депо пожарной команды прошло 45 секундъ ($\frac{3}{4}$ минуты). Разумѣется, все это достигнуто было исключительно благодаря остроумно придуманнымъ приспособленіямъ, *организаціи* и благодаря пріотрѣтенной *сноровке на практикъ*.

Когда тревога была окончена, фееръ-каптэнъ разсказаль намъ, что, когда около 8 лѣтъ передъ нами подобная же тревога была произведена въ присутствіи русскаго адмирала (А. Б. Асланбегова), онъ не успѣлъ замѣтить по часамъ начальный моментъ тревоги, когда пожарная команда уже выѣхала изъ воротъ депо! Чтобы замѣтить начало тревоги, адмиралъ сначала досталь свое пенснэ и его надѣлъ, затѣмъ онъ растегнулъ, полѣзъ въ карманъ за часами, ихъ открылъ, желая замѣтить время начала тревоги, когда въ этотъ моментъ команда уже успѣла выѣхать изъ воротъ пожарнаго депо, т. е. когда тревога была *уже окончена!*

Разумѣется, очень поблагодаривъ фееръ-каптэна за его любезность и доставленіе интереснаго зрѣлища, мы вернулись домой на нашъ корабль.

Изъ настоящаго моего разсказа о видѣнной мною американской пожарной тревогѣ „*кое-что*“ было съ пользой *примѣнено у насъ дома* — въ Россіи, между прочимъ въ *Кронштадтѣ*, когда, вернувшись изъ плаванія на „*Крейсеръ*“, я былъ назначенъ на должность старшаго адъютанта Главнаго Командира, начальника кронштадтскаго гарнизона, а вмѣстѣ съ тѣмъ и завѣдывающимъ тамъ телефонной связью, постро-

енной мною же, и *дѣлопроизводителемъ противопожерной комисси:* За организацію этого я получилъ благодарность въ печатныхъ приказахъ начальника Кронштадтскаго Гарнизона.

Всѣмъ, кто долго жилъ въ Кронштадтѣ, хорошо извѣстно, насколько этотъ военный портъ и крѣпость могъ быть опасенъ для города, въ случаѣ пожара, при наличіи тамъ большихъ запасовъ пороха, пироксилина, патроновъ для всего Балтійскаго флота, для сухопутныхъ полковъ, для кронштадтской артиллеріи, для минъ загражденія, уже не говоря о складахъ дерева, дровъ и другихъ горючихъ матеріаловъ для жизни гарнизона, для порта, для города и для вывоза за-границу на торговыхъ судахъ.

Русскій холмъ въ Санъ-Франциско.

На побережьи Тихаго океана въ гор. Санъ-Франциско, существуетъ мѣсто модныхъ прогулокъ, это возвышеніе въ видѣ холма называется „Russian Hill“ — „Русскій холмъ“.

Заинтересованный происхожденіемъ такого названія, я разспрашивалъ мѣстныхъ жителей объ основаніяхъ, по которымъ этотъ холмъ называется „русскимъ“. Мнѣ рассказали слѣдующее: переправившись черезъ Беринговъ проливъ на американскую землю, русскіе казаки прошли по берегу Берингова моря и Тихаго океана до мѣста, гдѣ нынѣ расположенъ городъ Санъ-Франциско. Въ этихъ мѣстахъ тогда никто еще не жилъ. Казакамъ, одѣтымъ въ „тулупы“, мѣсто показалось слишкомъ теплымъ, имъ было жарко и мѣсто казакамъ не понравилось. Дальше на югъ они не пошли и повернули обратно на сѣверъ, въ Аляску. Тамъ они обосновались. Ихъ потомки и нынѣ живутъ въ Аляскѣ. Холмъ, гдѣ казаки остановились и повернули обратно, въ память о семъ названъ „русскимъ“. Если бы не это, вѣдь вся благодатная Калифорнія могла стать русской. Впрочемъ, мы и Аляску отдали американцамъ за грошъ. А американцы зработали на этой покупкѣ огромные милліоны въ найденныхъ тамъ богатѣйшихъ въ мірѣ золотыхъ россыпяхъ. Они тогда купили, что называется „рубль за копѣйку“.

Бывшая Русская Земля.

На пути изъ Канады въ Камчатку черезъ Берингово море въ 1889 году клиперъ „Крейсеръ“ зашелъ въ гавань острова Уналашка группы Алеутскихъ острововъ, когда-то русскихъ. На Уналашкѣ живутъ русскіе люди. Тамъ есть православная церковь и русскій священникъ.

Главный промыселъ населенія — использование морскихъ благъ: рыбы и пушнины. Населеніе въ полной зависимости отъ американской компаніи, арендующей островъ. Власть на остро-

вѣ — представитель компаниі — *еврей*. Настоятель православнаго храма со слезами на глазахъ разсказывалъ намъ „по секрету“, что на островѣ все во власти этого представителя, даже разрѣшеніе церковной службы! Въ рукахъ того же представителя вся торговля и заработная плата населенія. А вѣдь Уналашка принадлежала когда-то Россіи! Его продали Соединеннымъ Штатамъ вмѣстѣ съ Аляской и прочими островами Алеутской гряды буквально за гроши, а Соединенные Штаты выручили за каждый уплаченный грошъ много десятковъ долларовъ. Кто виноватъ? Дипломаты русскіе, жившіе въ Соединенныхъ Штатахъ. Они должны были знать, что при содѣйствіи ихъ продается!

Вѣдь еще Вѣщій Олегъ стремился къ теплому морю! Въ назиданіе потомству Россіи прибилъ онъ свой щитъ ко вратамъ Цариграда!

Островъ *Мальта* могъ быть русскимъ (при Павлѣ I), островъ *Корфу* тоже (но позднѣе), островъ *Суматра* тоже (когда Султанъ просился подъ русскую защиту и охрану), островъ *Новая Зеландія* тоже (Миклуха Маклай), даже островъ *Цусима* уже былъ занятъ капитаномъ 2-го ранга Новосильскимъ еще задолго до 1904 года и очищенъ. Всѣмъ этимъ возможнымъ пріобрѣтеніямъ препятствовало Русское Министерство Иностранныхъ Дѣлъ и наша мало-патріотичная и инертная дипломатія!

Китовый усъ.

Во время захода клипера „Крейсеръ“ на островъ Уналашку командиръ клипера капитанъ 2-го ранга П. А. Безобразовъ купилъ тамъ экземпляръ китоваго уса въ подарокъ морскому музею при кронштадской морской библіотекѣ. Вещь эта диковинная и достойная удивленія. Вы, конечно, видѣли китовый усъ на дѣлѣ, но уже въ томъ видѣ, въ какомъ его примѣняютъ портнихи, но не въ такомъ. въ какомъ онъ существуетъ во рту у кита. Извлеченный изъ пасти убитаго кита усъ имѣетъ длину метра 2-3. Ширина уса 10-20 сантиметровъ, толщина отъ 1/4 до 1 1/4 сантиметровъ. Такими усами полна пасть кита. Когда пасть открыта, въ ней много мѣста для рыбы. Когда китъ пасть закрываетъ, въ ней остается задержанная усами рыба, вода же процѣживается между усами и выходитъ изъ пасти наружу, а пойманную рыбу китъ постепенно проглатываетъ черезъ неширокій свой пищеводъ. Развѣ не достоинъ удивленія такой способъ „рыбной ловли“ величайшаго изъ существующихъ на землѣ млекопитающаго животнаго?

Каждый убитый гигантскій китъ даетъ до 10 тысячъ золотыхъ рублей дохода отъ продажи ворвани, уса, амбры, костей, жира, мяса и прочаго матеріала.

Прежде киты водились въ изобиліи въ Охотскомъ и Бе-

ринговомъ морѣ, у береговъ Гренландіи, а также въ Ледовитомъ и Антарктическомъ океанахъ. Ихъ немилосердно истребляли иностранцы, но не русскіе, изъ которыхъ только лейтенантъ А. Г. Дыдымовъ занялся въ 1889 году китобойствомъ на русскомъ Дальнемъ Востокѣ на собственномъ пароходѣ „Геннадій Невельской“, пока не погибъ недалеко отъ Владивостока изъ-за того, что на пароходѣ не хватило угля!

Послѣ него этимъ же промысломъ занялся также лейтенантъ русскаго флота графъ Кейзерлингъ, но это было уже передъ войной.

Ловля рыбы въ Камчаткѣ.

Переводъ, перепечатку и копированіе — запрещаю.

(Воспоминанія о кругосвѣтномъ плаваніи на клиперѣ „Крейсеръ“ въ 1888-1891 годахъ).

Многимъ приходилось слышать о богатой рыбой русской окраинѣ — Камчаткѣ! Нѣкоторымъ пришлось о ней читать, но мало кому приходилось *лично видѣть эти богатства* и присутствовать при ловлѣ рыбы въ Камчаткѣ на мѣстѣ!

Эти строки я пишу не въ качествѣ путешествовавшаго натуралиста или командированнаго правительствомъ должностного лица. Я пишу о томъ, что мнѣ пришлось лично видѣть въ качествѣ офицера русскаго Императорскаго флота, какъ любознательнаго наблюдателя.

Присутствіе большого количества рыбы въ Камчаткѣ объясняется наличіемъ благопріятныхъ для сего условій: теплое теченіе океана отъ тропиковъ имѣетъ направленіе вдоль восточныхъ береговъ Японіи, Курильскихъ острововъ, доходитъ до восточнаго берега Камчатки и до Берингова пролива. Это теченіе называется „Оя-Сива“, часть теченія „Кура-Сива“, Оно способствуетъ обилію рыбы близъ береговъ, которые это теченіе омываетъ. Содѣйствуетъ также размноженію рыбы и наличіе въ Камчаткѣ большого количества неглубокихъ рѣчекъ, впадающихъ въ Берингово море. Рыба мечетъ икру въ верховьяхъ всѣхъ этихъ рѣчекъ. Едва ли гдѣ, въ иномъ мѣстѣ на земномъ шарѣ есть болѣе благопріятныя условія для размноженія рыбы, включая и Нью-Фаундлендъ.

Въ связи съ богатствомъ рыбы, было обиліе у береговъ Камчатки и водныхъ млекопитающихъ животныхъ: китовъ, сивучей, моржей, тюленей, котиковъ и морскихъ бобровъ, питающихся этой рыбой!

Рыба въ Камчаткѣ представляетъ собой главный продуктъ питанія не только всего населенія и не только ѣздовыхъ собакъ, но даже медвѣди питаются въ Камчаткѣ рыбой, когда она идетъ вверхъ по теченію рѣчекъ — метать икру.

Изъ-за краткости лѣта въ Камчаткѣ нѣтъ своего лѣба. Мука тамъ привозная. Зато овощи родятся прекрасно. Травую

Камчатка можетъ быть тоже богата ... Тамъ есть все необходимое для скотоводства, ибо зима тамъ мягкая, снѣжная, не суровая, но пастбищъ и сѣнокосной земли недостаточно изъ-за обилія лѣсовъ.

Въ Камчаткѣ мнѣ пришлось побывать въ 1889 1890 г. г. въ общемъ 5 разъ на клиперѣ „Крейсеръ“ и пребыть на полюстовѣ всего около 4 мѣсяцевъ въ суммѣ.

Вотъ то, что въ теченіе этого времени я лично видѣлъ: время стоянки нашей въ Авачинской губѣ совпало одинъ разъ со временемъ хода сельдей для метанія икры. Я былъ свидѣтелемъ наличія такой массы рыбы въ водѣ, что шлюпка подъ веслами съ трудомъ могла двигаться по этой „кашѣ“! Весло, опущенное вертикально въ воду, мѣняло свое положеніе на горизонтальное очень не скоро! Мѣстные жители ловили сельдей небольшими сѣтями. То что не бралось для ѣды изъ улова, сваливалось въ заготовленные на берегу ямы и покрывалось землей. Эта рыба „квасилась“ для корма круглый годъ ѣздовыхъ собакъ, когда онѣ дома и не на работѣ. Иногда, когда у жителей не хватало заготовленного сѣна, квашеную рыбу, тогда бывало, давали даже коровамъ, въ послѣднемъ случаѣ, разумѣется, въ ущербъ вкусу молока!

На клиперѣ имѣлось много пустыхъ боченковъ изъ-подъ солонины, сѣдненной въ океанѣ, была небольшая рыболовная сѣть, также и запасъ соли. Нѣсколько разъ закинутая сѣть дала возможность наполнить до банокъ (скамеекъ) цѣлый судовой барказъ (14-ти весельный) селедками. Ими наполнили всѣ пустые боченки, хорошо просоливъ. 172 человекъ команды получали затѣмъ передъ обѣдомъ и ужиномъ, послѣ выпитаго рома, по селедкѣ каждый, почти въ теченіе цѣлаго года. Варили много разъ изъ свѣжихъ селедокъ къ ужину и уху командѣ и офицерамъ.

Крупную „красную“ рыбу: горбушу*) и „чавычу“ жители не лозили, а просто „черпали“ въ неглубокихъ рѣчкахъ, сами сидя на берегу. Для этого употреблялись палки съ прикрѣпленнымъ къ нимъ заостреннымъ и согнутымъ желѣзнымъ гвоздемъ на концѣ. Рыбу зацѣпляли этимъ крючкомъ за что придется, и тотчасъ выкидывали на берегъ. Это была своего рода „страда“, подобная уборкѣ въ полѣ поспѣвашаго урожая. Бабы чистили выкинутую на берегъ рыбу, пластали ее и подвѣшивали на веревкахъ для сушки. Получалась сушеная-вяленая рыба, называемая тамъ „юколлой“, которая зимой идетъ въ пищу людей. Ее же берутъ зимой съ собой въ дорогу для людей и для собакъ при путешествіяхъ по Камчаткѣ. Часть этой сушеной рыбы — „балыкъ“. Его ѣдятъ только люди.

Медвѣди ловятъ рыбу способомъ еще болѣе упрощен-

*) Изъ породы лососей, кеты и семги.

нымъ. Онъ садится на дно неглубокой рѣчки, мордой къ устью послѣдней. Поднимаясь противъ теченія въ верховье рѣчки, для метинія икры, рыба идетъ иногда въ очень большомъ количествѣ. Медвѣдь когтями переднихъ лапъ хватаетъ идущую къ нему рыбу и выбрасываетъ ее на берегъ. Когда, глядя по аппетиту, рыбы на берегу достаточно, медвѣдь выходитъ на берегъ и спокойно ее поѣдаетъ. Я лично видѣлъ нѣсколько разъ слѣды такого медвѣжьего обѣда въ Камчаткѣ во многихъ мѣствахъ.

Вотъ гдѣ обиліе рыбы, которымъ пользовались болѣе всего звѣри, домашнія животныя и иностранцы-браконьеры, чѣмъ мы, русскіе!...*)

Возвратясь изъ плаванія на клиперѣ „Крейсеръ“, находясь въ отпуску въ Москвѣ, я прочелъ тамъ въ залѣ Политехническаго музея двѣ публичныя лекціи: 1) „О рыбныхъ богатствахъ Камчатки“ и 2) „О Командорскихъ островамъ и о пушномъ на нихъ промыслѣ“. Это было зимой 1891-1892 годовъ. Мнѣ казалось тогда, что разсказъ очевидца сдвинетъ съ мертвой точки русскую инертность толстосумовъ, державшихъ капиталы за голенищемъ. Я думалъ тогда, что дѣло промышленности, пушной и рыбной, имѣетъ огромное значеніе, особенно въ Россіи, гдѣ климатъ требуетъ теплой одежды, гдѣ свято соблюдаются всѣ посты и даже всѣ среды и пятницы, гдѣ послѣ выпитой водки народъ любитъ селедку, семгу, балыкъ, икру, уху, пироги съ рыбой и лукомъ, селянку изъ рыбы!

Къ сожалѣнію, тогда слова очевидца остались гласомъ вопіющаго въ пустынѣ! Сдвинуть съ мѣста инертность было тогда задачей весьма трудной!

Чтеніе газетъ въ Камчаткѣ.

Въ гостяхъ у одного обрусѣвшаго англичанина г. Люгемиль въ Петропавловскѣ, я удивился, увидѣвъ на столѣ газету „Новое Время“ отъ *сегодняшняго мѣсяца и даже числа!*

Какъ могла оно быть отъ сегодня?

Хозяинъ сказалъ, что онъ любитъ читать газеты во время утренняго кофе. Газету ему къ этому времени подаютъ ежедневно.

Я спросилъ, но какъ же она отъ сегодняшняго дня?

— Да, сказалъ англичанинъ, она отъ *сегодняшняго числа*, но *прошлаго* года! Газеты у меня хранятся въ кладовой и мнѣ ежедневно подается *свѣжая*.

*) Вотъ мѣсто, въ которомъ идея о „Морскомъ Сословіи“ не только примѣнима, но явно необходима.

Поѣздка въ Камчаткѣ на медвѣдей.

Въ одинъ изъ рейсовъ клипера „Крейсеръ“ въ Камчатку въ 1889-1890 г. г. въ каютѣ-кампаніи нашей нашлись „любители сильныхъ ощущений“ — поѣхать на медвѣжьей охоту! Кромѣ меня и мичмана Л. изъ состава офицеровъ клипера, не нашлось желающихъ, но изъ береговыхъ жителей господинъ Грей и профессиональный звѣробой — камчадалъ. Приготовлены были четыре лошади съ крестьянскими сѣдлами. Мы вооружились до зубовъ. Какъ неопытные охотники, мы выѣхали послѣ полудня, изъ-за чего до настоящаго лѣса мы добрались только тогда, когда стало уже совершенно темно. Въ лѣсу лошади начали останавливаться и немного храпѣть. Это показывало, что вблизи есть медвѣдь! Что могли мы дѣлать сидя верхомъ, когда не было видно даже головы лошади, на которой сидишь? Камчадалъ посоветовалъ спѣшиться и приготовить револьверы. Развели костеръ, сначала одинъ, а потомъ еще три. Лошадей поставили между кострами и разсѣдлали. Поставили котелокъ съ водой на огонь. Стали пить чай. До разсвѣта предпринять нельзя было ничего! Ночь провели страдая отъ холода между кострами, то и дѣло вставая, чтобы обогрѣться у огня. Послѣ разсвѣта нашъ проводникъ осмотрѣлъ мѣстность и сообщилъ, что когда лошади храпѣли, медвѣдь былъ близко, мы его не видѣли и отогнали кострами. Напившись снова чаю, чтобы согрѣться, мы посѣдлали коней и поѣхали за проводникомъ по слѣдамъ медвѣдя. Версты черезъ три, слѣды кончились — медвѣдь вошелъ въ рѣчку. Перевалившись черезъ нее верхами въ бродъ, мы увидѣли на другомъ берегу множество рыбьихъ головъ, хвостовъ и костей. Это были остатки утренняго завтрака медвѣдя, котораго мы дальше прослѣдить уже не могли, такъ какъ онъ ушелъ по водѣ по мелкому руслу рѣчки. Медвѣдя мы такъ и не видѣли! Въ результатѣ отъ охоты пострадалъ я, а не медвѣдь: крестьянское самодѣльное сѣдло повредило мнѣ кожу, когда я на немъ сидѣлъ. Мы вернулись въ городъ и домой на нашъ клиперъ. Пришлось пролежать дня четыре въ каютѣ, пока не зажили раны, сдѣланныя сѣдломъ. Эта поѣздка отвадила меня на долго отъ исканія *сильныхъ ощущений* въ Камчаткѣ. Достаточно было полученнаго!

О Командорскихъ островахъ и о пушномъ на нихъ промыслѣ.

Переводъ, перепечатку и копированіе запрещаю.

„Командорскіе острова“ именуются такъ въ честь командора Беринга, перваго русскаго мореплавателя по Берингову морю.

Острова эти находятся въ Беринговомъ морѣ на востокъ отъ Камчатки, въ разстояніи меньше суточнаго перехода. Эта

группа изъ двухъ русскихъ острововъ, изъ которыхъ одинъ именуется „Островомъ Беринга“, а другой „Мѣдный“. Они имѣли русское населеніе и тогда управлялись окружнымъ начальникомъ Командорскихъ острововъ, жившимъ на островѣ Беринга. При мнѣ таковымъ былъ гнъ Гребницкій.

Церкви и православные священники имѣлись по одному на каждомъ изъ острововъ.

Климатъ на Командорскихъ островахъ не хорошій: зима мягкая, благодаря теплomu теченію „Кура-Сива“. Лѣто не жаркое, иногда туманное, дождливое и иногда вѣтренное. Растительность бѣдная: вмѣсто лѣса — только кустарникъ, хлѣбные злаки не созрѣваютъ, но овощи есть. Домашній скотъ есть, но его мало. Мука привозная. Рыбы много, морскихъ птицъ большое изобиліе. Эта птица питается рыбой и оживаетъ унылые острова своимъ непрерывнымъ крикомъ не только днемъ, но даже и ночью.

Якорная стоянка для судовъ у острова Беринга, противъ села, открыта для южныхъ вѣтровъ. У острова „Мѣднаго“ стоянка еще хуже, тамъ глубина вокругъ острова большая, а закрытыхъ стоянокъ у острововъ нѣтъ вовсе!

Источникомъ существованія жителей были водныя и прибрежныя блага, въ видѣ промысла воднаго ластоногаго звѣря (морскіе бобры, котики, моржи, сивучи и тюлени), на берегу — песцовъ, а въ водѣ — рыбы.

Русское правительство отдавало эти острова въ аренду американской пушной компаніи, которая платила жителямъ за продукты промысла и охоты по-штучно, по установленной таксѣ, подъ наблюденіемъ окружного начальника, отъ котораго зависѣло установленіе ежегоднаго числа подлежащаго убою ластоногаго звѣря — котика.

Село Беринга и село Никольское (на островѣ „Мѣдномъ“) состоятъ изъ домиковъ, доставленныхъ въ разобранномъ видѣ изъ Санъ-Франциско. Домики эти небольшіе, теплые, удобные и даже уютные. Почти всѣ они недурно были омеблированы. Заработокъ жителей покрывалъ расходы по существованію ихъ, по постройкѣ домиковъ и по ихъ доставкѣ на острова изъ Америки. У двухъ жителей я видѣлъ въ домикахъ даже фисъ-гармоніи. Только церкви на островахъ построены изъ лѣса, доставленнаго изъ Камчатки. Своихъ мореходныхъ судовъ у жителей нѣтъ.

Достатокъ жителей Командорскихъ острововъ не рѣдко страдалъ изъ-за хищеній звѣря иностранными браконьерами, приходившими на острова на собственныхъ шхунахъ. Они были всѣ хорошо вооружены и, угрожая оружіемъ безнаказанно били котиковъ и песцовъ не только съ воды, но даже на берегу! Для защиты своего добра жители были безпомощны и не были сьорганизованы. (Вотъ гдѣ особенную пользу принесла бы организація „Морского Сословія“). Клиперъ „Крей-

серь* арестовалъ такую шхуну „съ поличнымъ“ въ Беринговомъ морѣ у острововъ. Призовой судъ призналъ „наличіе браконьерства“. Шхуна эта была конфискована, зачислена въ Сибирскій флотскій экипажъ, названа „Крейсеркомъ“, вооружена, подняла Андреевскій флагъ и служила, пока не погибла, при охранѣ котиковыхъ лежбищъ Тюленьяго острова, близъ Сахалина.

Котикъ — животное ластоногое, млекопитающее, дышащее воздухомъ, живородящее, живущее въ морѣ. Къ берегамъ острововъ котикъ приплываетъ только на періодъ половой жизни и только на время не длиннаго лѣта. Самецъ избираетъ себѣ логовище близко отъ берега и не покидаетъ его во все время лѣтняго отдыха. Онъ питается тогда только на счетъ накопленнаго подкожнаго своего жира и къ осени замѣтно худѣетъ. У нихъ женъ по много. Самки избираютъ себѣ логовища вокругъ своихъ самцовъ. Это объясняется тѣмъ, что при охотѣ на котиковъ, ради ихъ мѣха, избиваются только самцы, въ возрастѣ отъ 4-хъ до 6-ти лѣтъ. Мѣхъ прочаго звѣря мало цѣнный. На берегу же родится и приплодъ. Взрослый самецъ-котикъ, когда голова его поднята не ниже человеческого роста, иные даже выше. По объему взрослый самецъ не меньше большого быка, вѣсомъ десятка два-три пудовъ и даже больше. Самки меньше и легче.

Жители острововъ за убой получали, кромѣ дарового мяса, еще и деньгами за каждую шкуру котика по таксъ, равно и за шкурки ими убитыхъ на островахъ песцовъ.

Песцовъ водилось на островахъ много. Ихъ били пулями. Пухъ отъ убитыхъ морскихъ птицъ и рыба были также достояніемъ жителей.

Установленіе числа котиковъ, подлежащихъ ежегодному промыслу, зависѣло отъ окружнаго начальника, въ соотвѣтствіи съ величиной появившихся на островахъ стадъ котиковъ. Промыслу подлежали только самцы въ возрастѣ отъ 4 до 6 лѣтъ, такъ какъ мѣхъ остальныхъ не годится, какъ болѣе дешевый. За убитую самку или за прочихъ котиковъ не подходящаго возраста полагался *штрафъ*.

Во время моеї службы на клиперѣ „Крейсеръ“ въ 1889 и 1890 годахъ я два раза побывалъ на берегу острова Беринга и мнѣ удалось лично видѣть охоту на котиковъ. Нѣскольکو человекъ жителей, имѣя на себѣ одежду изъ котиковыхъ шкуръ, вооруженные ножами и длинными палками (со внѣшняго конца болѣе толстыми), называемыми „дрыгалками“, подражая движеніямъ ластоногихъ животныхъ, ползкомъ вдоль воды, по берегу, съ разныхъ сторонъ, отрѣзали стадо отъ моря. Вставъ затѣмъ на ноги, люди отгоняли все стадо дальше отъ берега, давая возможность вернуться къ водѣ только тѣмъ котикамъ, которые убою не подлежатъ, прочихъ же гнали отъ берега версты на 3-4 и тамъ убивали ударами толстаго конца

„дрыгалки“ по темени. Котикъ защищается зубами, но на землѣ онъ не опасенъ изъ-за своей неуклюжести, неповоротливости и медленности движеній. Помощью „дрыгалки“ еловѣкъ не позволяетъ котику къ себѣ приблизиться и себя уку-сать. Одного удара „дрыгалки“ по темени почти всегда доста-точно, чтобы убить котика, такъ какъ кость черепа его очень тонка.

Когда стадо годное для промысла, убито, съ котиковъ тотчасъ снимаютъ шкуры ножами; мясо котиковъ отвозятъ въ село, гдѣ его солятъ какъ солонину, для ѣды жителей, на зи-му, въ прокъ. Шкуры свертываютъ мѣхомъ во внутрь въ „па-кеты“ попарно, хорошо просоливъ. Эти „пакеты“ отвозятъ за-тѣмъ въ Камчатку въ гор. Петропавловскъ, гдѣ для храненія „пакетовъ“ построены были американской компаніей свои ам-бары. Разъ въ годъ за шкурками котиковъ и песцовъ прихо-дилъ изъ Санъ-Франциско пароходъ, привозившій все необхо-димое для жизни на островахъ. Шкурки перевозили затѣмъ черезъ Америку въ Англию, гдѣ ихъ выдѣлывали.

Мѣхъ котиковъ длинный коричневато-бураго цвѣта. Во-лосъ мѣха жесткій и грубый. Хорошо выдѣлывать шкурки ко-тиковъ и главное красить ихъ, выучились только въ Англии. При выдѣлкѣ шкуръ у нихъ подскабливаютъ снизу корни длин-ныхъ и грубыхъ волосъ, а затѣмъ ихъ выщипываютъ. На вы-дѣтанной кожѣ тогда остается только короткій, нѣжный и мяг-кій (какъ лучшій бархатъ) мѣхъ (ость), какимъ вы видѣли этотъ мѣхъ на дѣлѣ.

Этотъ мѣхъ можно красить въ темный, почти черный, цвѣтъ. Въ этомъ видѣ мѣхъ уже готовъ для продажи. Съ цѣлью поднять спросъ и цѣну на котиковыя вещи создава-лись искусственныя (и искусныя) мѣропріятія: создавалась „мо-да“ путемъ „*бесплатнаго снабженія*“ „законодательницъ модъ“ *готовыми* котиковыми вещами... Законодательницамъ модъ подражали многія, если не всѣ, модницы. Мѣхъ стано-вился „моднымъ“ и повышался въ цѣнѣ! Американская компа-нія дѣлала хорошія дѣла и богатѣла! Она же эксплуатировала и Алеутскіе острова, когда-то принадлежавшіе Россіи, продан-ные вмѣстѣ съ Аляской.

Покупка шкуры морского бобра.

По давно заведенному обычаю, каждое русское военное судно, первый разъ пришедшее на Командорскіе острова, имѣ-ло право купить по себѣстоимости у американской компаніи, эксплуатирующей пушнину на Командорскихъ островахъ, двѣ шкуры морского бобра. Одна изъ такихъ шкуръ вышла на мою долю. Я уплатилъ за нее 105 серебрянныхъ рублей. Шку-ра эта была сухая, т. е. высушена тотчасъ послѣ того, какъ была отдѣлена отъ мяса животного. Мѣхъ при этомъ не имѣлъ

красиваго вида, но имѣлъ „сѣдину“. Это то, что, кромѣ густоты мѣха, цѣнится весьма высоко.

По возвращеніи нашемъ въ Россію въ 1891 году, я отвезъ шкуру моего бобра въ Москву и коказалъ ее въ лучшемъ тамъ мѣховомъ магазинѣ Михайлова, прося оцѣнить эту шкуру. Тамъ за нее мнѣ предложили: 1) сшить мнѣ изъ лучшаго матеріала мундиръ флотскій съ золотымъ шитьемъ на воротникѣ и рукавахъ, 2) брюки къ мундиру и жилетъ, 3) Николаевскую шинель съ воротникомъ и лацканами изъ лучшаго мѣста шкуры моего бобра и 4) 300 рублей въ придачу съ тѣмъ, чтобы остальная часть мѣха осталась у Михайлова. Я не торгуюсь далъ согласіе.

Мундирная тройка прослужила мнѣ свыше 12 лѣтъ, а шинель прослужила свыше 15 лѣтъ. Изъ сукна шинели я сшилъ костюмъ моему лакею, а оставшійся мѣхъ воротника и лацкановъ шинели я продалъ за 125 рублей. По-русски это называется „купить рубль за копѣйку!“

Вотъ какія богатства существовали въ русскихъ владѣніяхъ сѣверо-восточной части Сибири, которыхъ мы сохранить не сумѣли, такъ какъ еще до 1914 года онѣ были разграблены браконьерами...

Бобровъ уже нѣтъ.

Сынъ клипера „Крейсеръ“ — „Крейсерокъ“.

Не многимъ русскимъ, даже морякамъ, извѣстно, что у одного изъ русскихъ военныхъ судовъ былъ *сынъ*. Между тѣмъ, таковой дѣйствительно существовалъ до 1889 года у клипера „Крейсеръ“. Это была двухъ-мачтовая парусная шхуна. Прежнее ея имя было, кажется, „Генріэтта“. Она была задержана въ Беринговомъ морѣ клиперомъ „Крейсеръ“ за браконьерство въ предѣлахъ русскихъ территоріальныхъ водъ подъ американскимъ флагомъ. Кромѣ предметовъ для браконьерства и разнаго оружія, на шхунѣ найдено было много незаконно добытыхъ шкуръ убитыхъ животныхъ, ради ихъ мѣха. Хищническая шхуна поэтому была „Крейсеромъ“ арестована и отведена во Владивостокъ, гдѣ призовой судъ призналъ наличие браконьерства, а „призъ“ законнымъ. Шхуна получила имя „Крейсерокъ“, зачислена въ составъ русскаго военнаго флота Тихаго океана, укомплектована военной командой Сибирскаго флотскаго экипажа, вооружена, подняла Андреевскій флагъ и выпелъ и предназначена для охраны въ навигаціонное время морскихъ и прибрежныхъ благъ острова Сахалина и особливо для охраны котиковыхъ лежбищъ русскаго „Тюленьяго острова“, находящагося недалеко отъ Сахалина. Нѣкоторое время „Крейсерокъ“ и несъ эту очень нелегкую службу, сначала подъ командою моего товарища по выпуску лейтенанта А. К. Цвингмана, а затѣмъ лейтенанта А. Г. Дыдымова. Въ 1889 го-

ду командиромъ „Крейсерка“ былъ лейтенантъ Дружининъ, старшимъ офицеромъ былъ лейтенантъ Налимовъ и штурманомъ мичманъ Филипповъ. Команды было около 25 человекъ.

На зиму 1889-1890 г. г., возвращаясь изъ Берингова моря на югъ, въ теплыя моря, клиперъ „Крейсеръ“, на которомъ тогда я служилъ, зашелъ поздною осенью въ Японію. въ Юкогаму, Кобе и Нагасаки. Въ это время русскій консулъ въ Нагасаки г. Костылевъ получилъ изъ Владивостока телеграмму о томъ, что командиръ порта беспокоится о томъ, гдѣ „Крейсерокъ“, такъ какъ шхуна еще не вернулась во Владивостокъ на зиму, какъ это надлежало. Въ то же время въ японскихъ газетахъ напечатано было извѣстіе, что на сѣверный берегъ острова Иессо море выкинуло остатки какого-то паруснаго судна неизвѣстной національности. Въ виду этого, русскій консулъ обратился къ командиру клипера „Крейсеръ“, капитану 2-го ранга П. А. Безобразову, съ просьбой отправить къ мѣсту, гдѣ находились выкинутые моремъ остатки кораблекрушенія, экспедицію изъ офицеровъ нашего клипера, чтобы выяснитъ — не принадлежатъ ли эти обломки остаткамъ нашего бѣднаго „Крейсерка“.

Съ клипера была отправлена экспедиція, состоящая, какъ мнѣ помнится, изъ доктора Бунге, и мичмановъ: князя Кольцова-Массальскаго, Брюммера и Посохова. Экспедиція съ большимъ трудомъ добралась на сѣверъ Японіи до сѣвернаго берега острова Иессо, гдѣ находились остатки кораблекрушенія, и констатировала, что они принадлежатъ „Крейсерку“. Экспедиція вернулась черезъ двѣ недѣли, доставила фотографіи обломковъ, снятые мичманомъ С. А. Посоховымъ, и высказала вполне вѣроятное предположеніе, что возвращаясь во Владивостокъ, шхуна была захвачена въ морѣ „пургою“ (штормъ со снѣгомъ), а убрать или сбавить паруса не смогла, такъ какъ они обледенѣли. Изъ-за этого шхуну положило на бокъ, личный составъ погибъ, шхуна разбилась о берегъ, а остатки выкинуты волнами и вѣтромъ на подвѣтренный сѣверный берегъ острова Иессо.

* * *

Только свѣше, чѣмъ черезъ полгода намъ удалось узнать о причинахъ, задержавшихъ возвращеніе „Крейсерка“ во Владивостокъ и, какъ результатъ, его гибели! Оказалось, что изъ личнаго состава шхуны остался въ живыхъ матросъ Алексѣевъ. Вотъ, что удалось выяснитъ во Владивостокѣ вахтенному начальнику клипера „Крейсеръ“, лейтенанту В. К. Ержикивичу, при производствѣ имъ дознанія изъ опроса въ 1890 году вышеупомянутаго матроса Алексѣева:

„Осенью 1889 года, охраняя котиковое лежище на „Тюленьемъ островѣ“, „Крейсерокъ“ задержалъ и арестовалъ американскую шхуну „Роза“ въ предѣлахъ русскихъ территориальныхъ водъ за браконьерство. Командиръ „Крейсерка“ назна-

чилъ своего помощника лейтенанта Налимова командиромъ „Розы“ и послалъ съ нимъ на „Розу“ половину команды „Крейсерка“, а половину американской команды перевелъ къ себѣ, чтобы обѣ шхуны могли идти во Владивостокъ совмѣстно. Когда обѣ шхуны снялись съ якоря, задулъ жестокой штормъ со снѣгомъ. При этомъ „Крейсерокъ“ успѣлъ отойти отъ каменнаго рифа въ заливѣ Терпѣнія, а „Роза“ наскочила на рифъ и разбилась. „Крейсерокъ“ не могъ этого видѣть изъ-за вѣтра со снѣгомъ и шторма двое сутокъ, поджидалъ „Розу“. Въ то время, когда „Роза“ билась на рифѣ, русская команда ея начала спускать единственную шлюпку-вельботъ, но американская команда, частью оставленная на „Розѣ“, выхватила ножи, напала на лейтенанта Налимова и на русскую команду и ихъ умертвила. На спущенный вельботъ сѣли только американцы, которымъ удалось добраться до берега о. Сахалина.

Во время конца драки матросъ Алексѣевъ, прибывшій на „Розу“ вмѣстѣ съ лейтенантомъ Налимовымъ, бросился въ воду, чтобы не быть убитымъ. Захвативъ съ собою свою матросскую койку, онъ на ней, вплавь, черезъ нѣсколько часовъ добрался до берега Сахалина.

Проштормовавъ въ открытомъ морѣ 2 сутокъ, „Крейсерокъ“, послѣ перемѣны направленія вѣтра, возвратился къ рифу, гдѣ увидѣлъ разбившущся на рифѣ „Розу“ и послалъ къ ней свой вельботъ. Не найдя никого живого на шхунѣ, вельботъ прошелъ къ берегу о. Сахалина, гдѣ нашелъ и подобралъ высадившихся на берегъ американцевъ, а изъ русской команды живыми не нашелъ никого. Американцы были приняты на „Крейсерокъ“, который затѣмъ снялся съ якоря, ушелъ въ море, направляясь во Владивостокъ, и погибъ въ морѣ. какъ это описано выше.

*
* *

Единственный оставшійся въ живыхъ изъ экипажей „Крейсерка“ и „Розы“ матросъ Алексѣевъ, доплывшій до берега, все это видѣлъ, находясь недалеко отъ мѣста высадки спасшихся съ „Розы“ американцевъ. Онъ не могъ и побоялся подойти къ нимъ, обезсиленный долгимъ пребываніемъ въ холодной водѣ, имѣя при томъ отмороженными обѣ ноги. Крика Алексѣева никто не слышалъ. Впослѣдствіи подошедшіе къ мѣсту нахождения Алексѣева рыбаки „Аины“ (сахалинскіе туземцы) подобрали его, отвезли сначала въ свой поселокъ, а потомъ доставили его въ Корсаковскій Постъ. Оттуда Алексѣевъ былъ затѣмъ доставленъ во Владивостокскій морской госпиталь. Тамъ обѣ отмороженныя ноги у Алексѣева были ампутированы.

Такъ потерялъ клиперъ „Крейсеръ“ своего первенца — сына „Крейсерка“, который погибъ въ борьбѣ со стихіей, хо-

тя и въ глубоко-мирное время, но при исполненіи до конца своего служебнаго долга!

Миръ праху личнаго состава погибшаго „Крейсерка“, сына нашего корабля!

Послѣ гибели „Крейсерка“^{**}, охрана котиковаго лежбища на „Тюленьемъ островѣ“ возложена была на суда Тихоокеанской эскадры. На островѣ построень былъ домъ для вооруженнаго караула изъ офицера и человѣкъ 20-25 военныхъ матросовъ.

Въ 1890 году клиперъ „Крейсеръ“, подъ начальствомъ новаго командира капитана 2-го ранга З. П. Рождественскаго, передъ возвращеніемъ въ Европу, подходилъ къ „Тюленьему острову“ узнать, какъ живетъ на островѣ начальнику караула, мичману (съ нашего клипера) В. Ф. Брюммеру и ему подчиненному караулу. Мнѣ удалось побывать на островѣ и въ помѣщеніи караула. Мѣсто дикое и унылое... но очень цѣнное какъ котиковое лежбище, ибо котиковый мѣхъ весьма дорогой и очень красивый послѣ его выдѣлки въ Англіи.

Теперь „Тюлений островъ“ принадлежитъ Японіи, вмѣстѣ съ половиной острова „Сахалина“.

Памяти перваго русскаго піонера Дальняго Востока Акима Георгіевича Дыдымова.

На годъ старше меня по выпуску изъ Морского Училища былъ во флотъ лейтенантъ Акимъ Георгіевичъ Дыдымовъ (окончившій Училище въ 1878 году), Мы съ нимъ были пріятели; онъ былъ адъютантомъ 6-го Флотскаго Экипажа, а я — 1-го; онъ, какъ и я, любилъ море и увлекался морскими промыслами.

Возвратясь съ Дальняго Востока осенью 1886 года, А. Г. рѣшилъ заняться эксплуатаціей морскихъ благъ. Продавъ имѣніе въ Россіи, онъ заказалъ въ Швеціи китобойный пароходъ и назвалъ его „Геннадій Невельской“. Съ 9-10 человѣками команды Дыдымовъ на этомъ пароходикѣ пошелъ кругомъ Европы и черезъ Суэцкій каналъ попалъ въ Японію, а оттуда въ Охотское море. Тамъ онъ убилъ нѣсколько китовъ и окупилъ стоимость парохода; каждый китъ даетъ приблизительно 10 тыс. рублей золотомъ. На вырученные деньги Дыдымовъ началъ строить собственную факторію къ сѣверу отъ Владивостока для обработки и использованія матеріаловъ, которые даютъ киты. Одного изъ убитыхъ китовъ Акимъ Георгіевичъ привелъ на буксирѣ на рейдъ Владивостока, чтобы показать всѣмъ это чудовище. Я служилъ тогда (1890 г.) на клиперѣ „Крейсеръ“ и видѣлъ это животное, бывшее раза въ 2-3 больше самого парохода.

На зиму 1890-1891 г. г. „Генн. Невельской“ ушелъ отдох-

нуть въ Нагасаки. Возвращаясь во Владивостокъ, Дыдымовъ взялъ запасъ угля въ обрѣзъ, но встрѣтилъ противный вѣтеръ. Мнѣ передавали, будто во Владивостокѣ видѣли уже „Невельского“ на горизонтѣ, но до порта онъ не дошелъ и, очевидно, погибъ, такъ какъ больше никто его уже не видѣлъ! Вѣроят-но, у него не хватило угля.

Какъ жалко и больно, что А. Г. Дыдымову, этому энергичному, предприимчивому, отличному моряку, такъ ужасно не повезло, какъ пионеру!

Побольше бы было у насъ такихъ смѣлыхъ моряковъ-предпринимателей съ широкой инициативой, но болѣе удачливыхъ на дѣлѣ, чѣмъ былъ Акимъ Георгіевичъ Дыдымовъ, тогда наши водныя блага не расхищались бы иностранцами-браконьерами!

Акимъ Георгіевичъ погибъ, но далъ примѣръ морякамъ!

Миръ праху смѣлаго и преданнаго морскому дѣлу моряка, горячо любившаго свою профессію и стоявшаго на стражѣ интересовъ Родины!

На перстахъ Будды.

Во время стоянки клипера „Крейсеръ“ въ Йокогамѣ командиръ клипера далъ мнѣ и Г. Г. Х. отпускъ на нѣсколько дней для экскурсіи внутрь страны. Насъ взялся сопровождать японецъ Г. Ивай. Самое интересное — была поѣздка къ храму Дайбудса. Храмъ этотъ представляетъ громадную литую бронзовую фигуру Будды. Внутри фигуры — буддійскій храмъ, а въ головѣ — часовня. Чтобы представить себѣ размѣръ этой фигуры, надо сказать, что высота плеча фигуры, сидящей какъ бы на подставкѣ, находится на высотѣ третьяго этажа обыкновеннаго дома. Въ головѣ могло бы помѣститься столько же народа, сколько и въ комнатѣ средняго размѣра, а палецъ руки Дайбудса длиною фута въ 4-5, при толщинѣ, равной приблизительно діаметру бревна. Окна храма имѣются только въ спинѣ, а спереди нѣтъ ничего говорящаго, что гигантская фигура Будды есть цѣлый храмъ. Я запечатлѣлъ себя на память стоящимъ на большомъ пальцѣ сидящаго Будды. На фотографіи я вышелъ похожимъ на лилипута на пальцѣ Гуливера! Очень жалѣю, что эта фотографія осталась въ одномъ изъ многихъ альбомовъ моихъ на квартирѣ моей въ С.-Петербур-гѣ, которая въ 1918 году, по слухамъ, разграблена.

Поѣздка въ г. Кантонъ.

„Нашъ Китай страна свободы,
 „Въ немъ живутъ смѣясь народы.
 „Если хочешь — поѣзжай
 „Въ нашъ Китай. Китай. Китай!
 (изъ оперетки „Чайный Цвѣтокъ“).

Еще во время перваго моего пребыванія въ Гонгъ-Конгъ, на фрегатѣ „Мининъ“ въ 1880 г., я стремился побывать въ столицѣ юго-восточнаго Китая, въ г. Кантонѣ, но тогда, въ виду только что улаженнаго конфликта съ Китаемъ, это было не безопасно, да и время тогда было не подходящее — жаркое. Въ зимнее время, когда солнце стоитъ въ зенитѣ въ предѣлахъ тропика „Козерога“, время было болѣе удобное — не такъ жарко. Заходъ клипера „Крейсеръ“ въ Гонгъ-Конгъ совпалъ съ такимъ временемъ. Это было зимою 1889-1890 г. г. вмѣстѣ съ нами на рейдѣ Гонгъ-Конга стоялъ тогда нашъ крейсеръ „Адмиралъ Корниловъ“. Я сговорился съ 3 офицерами „Корнилова“ вмѣстѣ посѣтить Кантонъ. Командиры нашихъ кораблей это намъ разрѣшили.

Путь въ Кантонъ изъ Гонгъ-Конга на пассажирскомъ колесномъ англійскомъ пароходѣ по рѣкѣ до пристани въ Кантонѣ. Пароходъ уходилъ изъ Гонгъ-Конга вечеромъ и приходилъ въ Кантонъ утромъ. Мы опустили въ карманы каждый по револьверу съ запасомъ патроновъ и взяли съ собой только самое необходимое на 2 сутокъ нашей экскурси. На пароходѣ мы помѣстились въ салонѣ I-го класса, какъ подобаеть знатымъ иностранцамъ. Особенность салона, гдѣ мы помѣстились, состояла въ томъ, что онъ имѣлъ видъ арсенала огнестрѣльнаго оружія, принадлежащаго пароходу для самозащиты на случай нападенія китайскихъ пиратовъ. Случаи такихъ нападеній до сего были: пираты брали билеты 3-го класса, какъ пассажиры, и когда прочіе пассажиры спали, дружно нападали на нихъ, на ходу парохода, грабили все, что могли, убивали сопротивляющихся, а затѣмъ, подведя пароходъ къ берегу, они безнаказанно уходили, унося все награбленное. Въ виду сего, мы помѣстились на время пути, на ночь, близко одинъ отъ другого, каждый готовый моментально пустить въ дѣло оружіе, по тревогѣ звонкомъ съ капитанскаго мостика, для дѣйствія противъ разбойникоовъ, если въ числѣ пассажировъ таковыя окажутся. Ночь прошла, однако, спокойно. Утромъ подошли мы въ Кантонѣ къ пристани и отправились въ европейскій ресторанъ завтракать и пить кофе. По нашей просьбѣ хозяинъ ресторана вызвалъ для насъ ему хорошо извѣстнаго проводника-китайца, говорящаго по-англійски. Съ нимъ мы сговорились о цѣнѣ экскурси въ городъ. Для cadaго изъ насъ четверыхъ былъ предоставленъ „porte chaise“ (носилки), состоящія изъ плетенаго кресла, привязаннаго къ двумъ длин-

нымъ, эластичнымъ жердямъ, и для каждаго изъ насъ по 6 человекъ китайцевъ-носильщиковъ, однообразно и чисто одѣтыхъ. Проводника-китайца несли, точно также, впереди нашей процессіи въ колоннѣ „кильватера“. Каждаго изъ насъ несли 4 человекъ, а 2 человекъ были для подсмѣны.

Кантонъ занимаетъ большую площадь земли изъ-за того, что жителей очень много (тогда было около 11/2 милліона), а дома почти всѣ одноэтажные. Улицы почти всѣ очень узки: двое встрѣчныхъ носилокъ расходятся только, когда однѣ останавливаются, прижимаясь къ стѣнѣ, чтобы пропустить встрѣчныя. По этой причинѣ способъ передвиженія по городу только пѣшкомъ или на носилкахъ (паланкахъ) или, въ крайнемъ случаѣ, верхомъ, на лошади, но ни одной лошади въ Кантонѣ я не видѣлъ. Намъ предстояло сидѣть цѣлый день на носилкахъ, чтобы успѣть все осмотрѣть и къ вечеру вернуться на пристань для возвращенія въ Гонгъ-Конгъ.

Первое, что намъ было показано, это — 11.000 комнатъ для экзаменующихся на должность китайскаго чиновника. Это площадь земли въ самомъ дальнемъ концѣ города. Она занимаетъ примѣрно 10-15 десятинъ. На ней правильными параллельными рядами построены кирпичныя, крытыя черепицей, будки, одна возлѣ другой. Каждая будка вмѣщаетъ только деревянную скамью и такой же столъ. Будка не имѣетъ оконъ, но одною стороною открыта въ сторону общаго корридора. Во время экзаменовъ въ каждой такой будкѣ помѣщается по 1-му экзаменующему. За экзаменующимся наблюдаютъ экзаменаторы. Таковыхъ по одному на весь корридоръ. Число будокъ въ каждомъ корридорѣ не менѣе 100. Корридоровъ всего тоже свыше 100. За экзаменаторами и за порядкомъ наблюдаетъ главный экзаменаторъ и его помощники съ высокой площадки.

По словамъ проводника, почти всѣ темы экзаменовъ относятся къ религіознымъ и философскимъ вопросамъ, излагаемыми экзаменующимися на бумагѣ, пока они сидятъ въ будкахъ, и всѣми одновременно. Мы не могли не пожалѣть, что не видѣли процедуру самыхъ экзаменовъ на дѣлѣ.

Оттуда насъ понесли показать намъ китайскую тюрьму. Она на тюрьму совсѣмъ не похожа. Это крытые сверху сараи, окруженные бамбуковымъ заборомъ. Часовыхъ-солдатъ нѣтъ. Есть только надзиратели со звѣрскими лицами. Внутри грязь и вонь. Арестанты, тощіе и худые, лежатъ на голой землѣ. Питаются они только отъ благотворительности и не работаютъ. Среди нихъ были „особо-наказанные“: на примѣръ, у нѣкоторыхъ надѣта была на шею доска площадью въ квадратный аршинъ. Отверстіе для шеи — въ центрѣ доски. Доска посрединѣ раздвигается, шея оказывается въ отверстіи, доска затѣмъ снова задвигается и закрывается на замокъ, на срокъ назначенный судомъ, на 2-3 или болѣе мѣсяцевъ. Болѣе стро-

гое наказаніе, когда въ ту же доску замыкаются и обѣ руки, далеко одна отъ другой и отъ головы. Это наказаніе ужасно тѣмъ, что человѣкъ не можетъ лежать, не можетъ поднести руку къ головѣ, не можетъ безъ посторонней помощи ни пить, ни ѣсть. Еще болѣе строгое наказаніе, когда человѣка помѣщаютъ въ узкую высокую бамбуковую клѣтку, съ доскою сверху и отверстіемъ для шеи въ этой доскѣ. Тѣло тогда въ клѣткѣ, а голова надъ нею снаружи. Высота клѣтки такая, что человѣкъ долженъ все время днемъ и ночью стоять на носкахъ, чтобы не висѣть. Это наказаніе по истинѣ ужасное, но когда мы осматривали тюрьму, клѣтка стояла пустой.

Изъ тюрьмы насъ понесли по широкой улицѣ, гдѣ намъ удалось видѣть свадебную процессію, въ которой несли не только жениха и невесту и всѣхъ ихъ родственниковъ, но всѣ кушанья, все приданое и даже 2-хъ живыхъ, связанныхъ, громко хрюкавшихъ, свиней.

Оттуда мы попали на мѣсто казни преступниковъ. Тамъ это дѣло простое. Казнь публичная, на землѣ, среди улицы. На мѣстѣ мы видѣли деревянный чурбанъ залитый кровью. Въ этотъ день часа 2-3 передъ тѣмъ тамъ отрубили головы нѣсколькимъ приговореннымъ. Казни мы, по счастью, не видѣли, но я видѣлъ ее „на картинкахъ“. У преступника ноги свѣзаны такъ, что встать онъ не можетъ. Онъ садится на собственные пятки. Руки свѣзаны сзади. Одинъ палачъ тянетъ руки осужденнаго назадъ, другой палачъ тянетъ голову за длинную косу впередъ. Шея вытягивается и третій палачъ однимъ ударомъ сѣкиры отдѣляетъ голову отъ туловища.

Вслѣдъ затѣмъ, по маршруту, мы должны были пообѣдать въ китайскомъ ресторанѣ. Тамъ кушаній много. Всѣ они заранѣе мелко наръзаны, такъ что вилки и ножи не нужны. Ъдятъ изъ чашекъ, двумя палочками. Всѣ кушанья въ чашечкахъ. Вмѣсто хлѣба, вареный рисъ. Что мы ѣли, не знаю, но ѣли осторожно. Одному изъ моихъ спутниковъ показали вкусными два мясныхъ кушанья и его заинтересовало: что это такое? Не зная языка, онъ спросилъ китайца, что за мясо въ чашечкѣ „Муу“ или „Бее“? Китаецъ отвѣтилъ, указавъ на одну чашечку, что это „Хау-Хау“, а въ другой „Мяу, Мяу...“

Очевидно, что послѣ такого открытія мы ничего въ китайскомъ ресторанѣ болѣе уже не тронули. Передъ выходомъ намъ подали каждому по горячему полотенцу, которое лежало въ пару надъ кипящей водой. Это для вытиранія лица и рукъ послѣ ѣды. Выходя изъ ресторана, я видѣлъ въ окно садикъ, величиною не болѣе 4 квадратныхъ саженей. Дорожки посыпаны пескомъ, но ширина ихъ не болѣе 1-1 1/2 вершковъ. Деревья-карлики не выше 6 вершковъ. На апельсинномъ деревѣ были даже апельсины величиной въ горошину. Устроить такой садъ способны только спеціалисты-китайцы, знающіе секретъ выращиванія деревьевъ-карликовъ. Все это изъ-за эко-

номіи мѣста при ограниченности земли въ огромномъ городѣ. По такому саду, конечно, не ходятъ. Имъ только любуются сверху, но иллюзія сада и зелени получается полная.

Согласно маршрута, насъ понесли показать намъ знаменитые китайскіе часы, сдѣланные на много вѣковъ раньше, чѣмъ появились первые часы въ Европѣ. Насколько мнѣ помнится, эти часы дѣйствовали отъ силы капающей на механизмъ воды.

Отсюда мы вернулись къ рѣкѣ, когда солнце уже сѣло. Мы видѣли „цвѣточные корабли“, украшенные массой фонариковъ. Это пловучіе дома терпимости. Мы видѣли съ набережной множество китайскихъ джонокъ въ рѣкѣ... На нихъ рождаются, живутъ и умираютъ по одному или нѣсколько семействъ китайцевъ. Это изъ-за недостаточности мѣста въ городѣ. На нѣсколькихъ джонкахъ я видѣлъ, что маленькія дѣти привязаны веревкой за ногу за мачту, чтобы ребенокъ, ползая по палубѣ, не могъ упасть за бортъ.

Почти все въ Кантонѣ дешевлѣ, чѣмъ въ Гонгъ-Конгѣ или въ Сингапурѣ, но богатство и деньги въ Китаѣ играютъ такую же роль, какъ и въ Европѣ или въ Америкѣ. Бѣдность въ Китаѣ такая, какой нѣтъ ни въ какой другой странѣ! Быть образованнымъ китайцемъ во много разъ труднѣе, чѣмъ у другихъ народовъ. Причина сего — отсутствіе звуковой азбуки, а наличие предметной (іероглифной), требующей огромнаго труда для того, чтобы быть только грамотнымъ человѣкомъ!

Возвратясь въ европейскій ресторанъ, мы тамъ пообѣдали и затѣмъ прошли къ пристани и на пароходъ, который на слѣдующее утро безъ приключеній доставилъ насъ въ Гонгъ-Конгъ.

Мы получили много впечатлѣній отъ нашей поѣздки въ столицу юго-восточнаго Китая и благополучно вернулись „домой“ на наши корабли.

Покупка ноги слона.

Въ 1891 году на пути въ Кронштадтъ изъ трехлѣтняго главанія на клиперѣ „Крейсеръ“ мнѣ удалось случайно увидѣть на улицѣ города Коломбо сингалеза, продающаго ногу слона, или вѣрнѣе — сапогъ слона. Снаружи эта нога имѣла кожу, ногти слона и даже волоса на кожѣ. Снизу цѣла была, разумѣется, и подошва ноги, но внутри не было уже ни мяса слона, ни костей. Въмѣсто нихъ вставленъ былъ въ сапогъ восьми-гранный ящикъ изъ дерева съ крышкой. Сигналезъ запросилъ за эту ногу одинъ фунтъ стерлинговъ. Разумѣется, эту ногу я купилъ. Въ Россіи я велѣлъ эту ногу обклеить внутри зеленымъ бархатомъ и сдѣлать въ немъ гнѣзда для двухъ небольшихъ бутылокъ ликера и четырехъ рюмочекъ. Вышла вещь для подарка такая, что подарить ее, прилично

было хоть самому Царю. Я подарилъ эту вещь одному лицу, которое сумѣло оцѣнить этотъ оригинальный подарокъ.

Два пальца изъ-подъ стола.

Странный заголовокъ! Не правда ли? Прочтите и вы поймете.

Только морская служба объединяетъ служащихъ, уподобляя ихъ членамъ семьи! Только члены семьи 3-4 раза въ день садятся для ѣды за общій семейный столъ, ежедневно! Въ такихъ условіяхъ не приходится быть служащимъ нигдѣ, а только на кораблѣ! Военно-служащіе на берегу объединены казармою, но исполненіе службы внѣ казармы разъединяетъ ихъ. При томъ не всѣ служащіе на землѣ живутъ и ѣдятъ въ казармахъ. Болтшинство офицеровъ живутъ и ѣдятъ внѣ казармъ и только встрѣчаются въ казармахъ или внѣ послѣднихъ. На кораблѣ не то! Здѣсь и офицеры и нижніе чины объединены постоянно и днемъ и ночью, при исполненіи вахтенной службы при всякихъ условіяхъ погоды, работъ, плаванія и ученій. Офицеровъ разъединяетъ только время сна въ ихъ каютахъ. Остальное время они проводятъ, когда они не на вахтѣ и когда нѣтъ работъ или ученій наверху — въ каютъ-кампаніи. Послѣдняя служитъ и гостинной, и рабочимъ кабинетомъ, и библіотекой, и комнатою для чтенія, и столовой. За общимъ столомъ на время утренней ѣды, на время обѣда и ужина у каждаго офицера свое постоянное мѣсто. Разговоры въ это время не рѣдко общіе. Одинъ рассказываетъ, прочіе слушаютъ. Собираясь такимъ образомъ 3-4 раза за общимъ столомъ ежедневно, въ продолженіе всего плаванія, иные три года подрядъ, люди не только узнаютъ другъ друга, но они узнаютъ и подноготную каждаго соплавателя, всѣ случаи его жизни, его службы, его семейнаго положенія, особенно людей болѣе откровенныхъ. Въ большинствѣ случаевъ узнаются всѣ привычки соплавателей, можно даже заранѣе сказать, что соплаватель скажетъ, что онъ любитъ, какъ себя чувствуетъ онъ сегодня и т. д! Темъ для разговоръ, конечно, много, но послѣ 2-3 лѣтъ совместной жизни и службы эти темы постепеано исчерпываются и тогда не рѣдко начинается повтореніе ихъ. Рассказчикъ часто не помнитъ, что онъ уже говорилъ о данномъ вопросѣ или о дѣлѣ годъ или больше тому назадъ. И вотъ начинается „подсиживаніе“ въ юмористическомъ, конечно, тонѣ. „Подсиживатели“ нарочно дѣлаютъ видъ, что очень заинтересованы словами словоохотливаго соплавателя. Послѣдній съ увлеченіемъ повѣствуетъ и когда онъ доходитъ до самага „патетическаго“ мѣста своего повѣствованія, вдругъ по знаку „подсиживателя“ всѣ сидящіе за столомъ поднимаютъ изъ-подъ стола два пальца. Это знакъ, что данный рассказъ есть повтореніе! Рассказчикъ, разумѣется, смущенно замолкаетъ при общемъ хохотѣ.

Это развлеченіе, отчасти мальчишеское, при однообразіи долгой совмѣстной жизни, разумѣется, простительное въ продолжительномъ плаваніи! Совмѣстная служба на землѣ *сближаетъ* людей, когда она продолжительна, она *сдружаетъ* сослуживцевъ, а на кораблѣ въ кругосвѣтномъ плаваніи совмѣстная служба и жизнь въ большинствѣ *почти что сродняетъ людей!*

Вотъ почему соплаватели — *моряки* объединяются и лучше узнаютъ другъ друга! Нѣтъ, разумѣется, правилъ безъ исключеній, какъ и вездѣ, въ жизненномъ обиходѣ!

Точный адресъ письма.

Есть люди недовольные почтой и всемірнымъ почтовымъ союзомъ. Они, конечно, не правы. Въ отсутствіи писемъ виновны тѣ, кто ихъ не пишетъ, кто не отправляетъ ихъ, кто не помѣщаетъ на конвертѣ точный адресъ получателя. Едва-ли въ государствахъ, вошедшихъ во всемірный почтовый союзъ, есть организація болѣе аккуратная, болѣе корректная и болѣе исправная, чѣмъ почтовая организація. Какъ доказательство сказаннаго, я видѣлъ примѣры:

Одинъ шутникъ послалъ въ 1891 году своему пріятелю мичману П. письмо въ конвертѣ и адресовалъ по-русски: *„На уголь Атлантическаго океана и Средиземнаго моря, Мичману П.“* и ничего больше.

Когда корабль, на которомъ служилъ адресатъ, возвращаясь изъ кругосвѣтнаго плаванія черезъ Средиземное море въ Кронштадтъ, зашелъ въ Гибралтаръ, явившійся на корабль русскій вице-консулъ (англичанинъ) доставилъ почту, адресованную на этотъ русскій корабль. Въ числѣ писемъ оказалось и упомянутое выше письмо, полученное адресатомъ, несмотря на кажущійся страннымъ адресъ.

Выборъ порта для захода на пути слѣдованія корабля черезъ Суэцкій каналъ на Дальній Востокъ

При отличномъ попутномъ вѣтрѣ подъ всѣми парусами проходитъ клиперъ * изъ Атлантическаго океана въ Средиземное море черезъ Гибралтарскій проливъ, подъ командою добродушнаго командира, капитана 2-го ранга **, хорошаго моряка, хотя и съ краснымъ носомъ.

— Куда прикажите прокладывать курсъ отсюда? — спросилъ старшій штурманскій офицеръ капитана.

— А какіе порта есть у насъ на пути? — спросилъ командиръ.

— Вотъ карта. На пути можно зайти въ Марсель, Тулонъ, Ниццу. Вилла Франку, въ Неаполь, Мессину, въ Алжиръ, на Мальту, въ Палермо, въ Марсалу, въ Пирей...

— Что? Въ Марсалу? И вы еще спрашиваете. куда намъ зайти! Прямо, голубчикъ, въ Марсалу, надо же сдѣлать запасы, да и для пріятелей не забыть прихватить марсалы!

Чай у королевы

Пройдя въ Тихій океанъ черезъ Магеллановъ проливъ и проплававъ почти два года на Дальнемъ Востокѣ красавецъ клиперъ „Крейсеръ“ подъ командой капитана 2-го ранга З. П. Рождественскаго, возвращаясь въ Кронштадтъ черезъ Средиземное море, зашелъ на пути въ Пирей. Шефъ 2-го флотскаго экипажа Ея Величество Королева Эллиновъ добрѣйшая Ольга Константиновна (клиперъ принадлежалъ къ составу 2-го экипажа) тотчасъ милостиво пожаловала въ гости на клиперъ и приказала не уходить изъ Пирея, пока вся команда не побываетъ *въ гостяхъ у Нея*. И вотъ по 10 человекъ команды при унтеръ-офицерѣ ѣздили въ Афины во дворецъ *ежедневно!* Ихъ принимала камеръ-фрау, показывала имъ дворецъ, пила ихъ чаемъ съ печеньями затѣмъ приходила сама Е. В. Королева и дарила каждому матросу Евангеліе и портретъ Императора Александра II.

Мѣсяца черезъ 3-4, когда мы были уже близко къ Кронштадту, въ Килѣ, къ ротному командиру принесъ одинъ изъ матросовъ письмо отъ родныхъ изъ деревни. Въ письмѣ, между прочимъ, сказано было, что они получили „оченно антересныя его письма“, но только нѣтъ у нихъ вѣры, что они правильны! Они вѣрили, что видѣлъ онъ мѣста, гдѣ никогда не бываетъ снѣга, можетъ и правда, что люди вовсе черные и безъ одежды тоже можетъ быть вѣрно, что гора горитъ (Везувій) можетъ быть: кто то тамъ палитъ дрова на уголь, но „когда довраляся ты до того, что съ Королевою чай *пьешь*, — *врешь*.“

Матросъ просилъ дать ему удостовѣреніе съ ротной печатью, что онъ дѣйствительно пилъ чай въ Королевскомъ дворцѣ.

Ходатайство было удовлетворено.

В. Н. Давидовичъ-Нащинскій.

ОГЛАВЛЕНІЕ 3-й ЧАСТИ.

На фрегатѣ „Генераль-Адмиралъ“ (1884-1885 гг. въ Средиземномъ морѣ)

	Стр.
1. Правда о началѣ франко-русской дружбы . . .	37
2. Фокусъ Казнева	38
3. Отецъ Іоилъ	39
4. Теорія игры въ рулетку въ Монте-Карло . . .	40
5. Водяной телескопъ	41
6. Мое воздухоплаваніе	41

На клиперѣ „Крейсеръ“ въ плаваніи вокругъ свѣта (1881-1891 гг.).

(Продолженіе I части „Воспоминаній Старога Моряка“)

7. Островъ Жуанъ Фернандецъ	44
8. Въ Америкѣ	44
9. Американская пожарная команда	45
10. Русскій Холмъ въ Санъ-Франциско	46
11. Бывшая русская земля	48
12. Китовый усъ	49
13. Ловля рыбы въ Камчаткѣ	50
14. Чтеніе газетъ въ Камчаткѣ	52
15. Поѣздка въ Камчаткѣ на медвѣдей	53
16. О Командорскихъ островахъ и о пушномъ на нихъ промыслѣ	53
17. Покупка шкуры морского бобра	56
18. Сынъ клипера „Крейсеръ“— „Крейсерокъ“	57
19. Памяти лейтенанта А. П. Дыдымова	60
20. На перстахъ „Будды“	61
21. Поѣздка въ г. Кантонъ	62
22. Покупка ноги слона	65
23. Два пальца изъ подъ стола	66
24. Точный адресъ письма	67
25. Выборъ порта въ Средиземномъ морѣ для захода на пути слѣдованія корабля на Дальній Востокъ черезъ Суэцкій каналъ	67
26. Чай у Королевы	68

„ВОСПОМИНАНІЯ СТАРАГО МОРЯКА“

ЧАСТЬ 4-я.

ИЗЪ СЛУЖБЫ ВЪ МОРЪ И НА БЕРЕГУ.

Редакторъ газеты „Котлинъ“ штабсъ-капитанъ Д.

Съ цѣлью оживить монотонную и скучную газету „Кронштадтскій Вѣстникъ“ въ Кронштадтѣ появилась новая газета „Котлинъ“! Это было, если не ошибаюсь, около 1886 года. Обѣ газеты субсидировались морскимъ вѣдомствомъ. Редакторомъ „Котлина“ назначенъ былъ корпуса инженеръ-механиковъ штабсъ-капитанъ Д.

Читая утромъ новую газету „Котлинъ“, Главный Командиръ прочелъ слѣдующую помѣщенную тамъ замѣтку: „Вчера, подходя къ Петербургской пристани въ Кронштадтѣ, пароходъ „Котлинъ“, изъ за собравшихся на одномъ борту пассажировъ, опрокинулся и всѣ они утонули . . .“

Не дочитавъ замѣтки по конца, адмиралъ * быстро собрался и поѣхалъ узнать о несчастіи на мѣсто, а тамъ спросилъ сторожей—гдѣ пароходъ „Котлинъ“. Ему отвѣтили, показавъ на видимый вдали пароходъ, идущій въ Петербургъ.

— Значить онъ не утонулъ?—спросилъ адмиралъ.

Ему отвѣтили отрицательно.

Очень раздраженный вернулся адмиралъ домой и потребовалъ къ себѣ редактора.

— Что за небылицы печатаете вы въ „Котлинъ“?—спросилъ онъ редактора.

Редакторъ спросилъ адмирала, прочелъ ли онъ замѣтку до конца?

Бзявъ газету снова, адмиралъ прочелъ хонецъ замѣтки: „ . . . такое печальное извѣстіе мы вынуждены будемъ напечатать, если публика будетъ продолжать собираться на одномъ борту парохода, когда онъ подходитъ къ пристани“ . . .

Д. все-таки отсидѣлъ за эту замѣтку сутки на гауптвахтѣ.

Морская молодежь въ Кронштадтѣ безъ плаванія

Изъ-за уменьшенія ассигнованія денегъ на внутреннее плаваніе много кораблей остались на лѣто въ гаваняхъ безъ вооруженія, т. е. безъ плаванія, а личный составъ — на берегу. Это случилось во время бывшаго увлеченія высшаго начальства круглыми судами „поповками“ и яхтой „Ливадія“. Оставшіеся въ Кронштадтѣ безъ плаванія моряки (молодежь) отъ скуки начали шалости свойственныя возрасту: ночью, незамѣтно, въ городѣ молодежь перемѣстила вывѣски: надъ булочной появился сапогъ съ вывѣской, надъ колбасною лавкой

— вывѣска портного, надъ аптекой — крендель и вывѣска булочника. Къ ручкамъ звонковъ были привязаны не обглоданные кости. Собаки звонили въ квартиры жителей, дергая эти кости. Наконецъ, всѣ собаки были заманены въ одинъ изъ дворовъ, послѣ чего ворота этого двора были закрыты. Молодежь намазала всѣмъ собакамъ подъ хвостами скипидаромъ, а затѣмъ открыла ворота на улицу. Всѣ собаки торжественно выѣхали изъ воротъ „на салазкахъ“ на заднихъ ногахъ при гомерическомъ смѣхѣ свидѣтелей и молодежи. Въ результатѣ для виновныхъ — гауптвахта.

Вотъ, что дало отсутствіе ассигнованія денегъ на плаваніе для кораблей и его личного состава въ Кронштадтѣ.

„Мониторъ“ (Быль)

Въ 1875-1885 годахъ въ Балтійскомъ флотѣ состояло 9 мониторовъ: „Латникъ“, „Броненосецъ“, „Единорогъ“, „Колдунъ“, „Вѣщунъ“, „Лава“, „Перунъ“, „Тифонъ“ и „Ураганъ“. Они были желѣзные, плоскодонные, мелкосидящіе, а верхняя палуба была выше поверхности воды фута на три, не больше. Борта и башни были бронированы. Пушекъ въ башнѣ было двѣ, обѣ крупнаго калибра. Вначалѣ эти пушки были заряжающіяся съ дула.

Башню вмѣстѣ съ пушками вращали вручную люди въ жиломъ помѣщеніи по командѣ сверху. Сзади башни на палубѣ была пристройка, черезъ которую проходили: дымовая труба, вентиляторы и спускъ для людей внизъ.

Сверху постройки находились; компасъ, штурвалъ, сигнальный флагъ-штокъ и походный столикъ для карты. Шлюпки на походѣ помѣщались на крышѣ башни. Машина была слабая, ходъ небольшой. Издали мониторъ можно было принять за плотъ. Между моряками паруснаго флота этимъ кораблямъ дано было прозвище „утюговъ“.

Одинъ изъ такихъ кораблей прошелъ въ Неву, гдѣ сталъ на якорь. Въ это время по теченію Невы спустился плотъ изъ бревень. Принявъ никогда невиданный мониторъ тоже за плотъ, мужики стали кричать монитору: „На плоту, поберегитесь—расшибу“. Плотъ навалило теченіемъ на мониторъ, плотъ развалился и его исковеркало, мужики попадали въ воду, ихъ вытащили на палубу монитора и только тутъ они поняли, куда попали, и говорили: „Кто жъ его зналъ, что плотъ желѣзный!“

На переходѣ одного изъ мониторовъ, въ составѣ эскадры адмирала Бутакова изъ Біоркэ въ Кронштадтъ, мониторъ поднялъ сигналъ „терплю бѣдствие“ (гребни волнъ стали попадать внутрь судна черезъ зазоръ между башней и верхней палубой). На этотъ сигналъ съ флагманскаго корабля по-

слѣдовалъ сигналъ: *терпѣть до "Кронштадта"*.

Погибшая вмѣстѣ со всѣмъ экипажемъ въ 1899 году лодка „Русалка“, переходя въ Гельсинфорсъ изъ Ревеля была такой же конструкціи, какъ мониторы, но башенна на ней было двѣ.

Въ 1882 и 1883 годахъ я плавалъ лѣтомъ въ Балтійскомъ морѣ на двудечномъ, деревянномъ колесномъ пароходо-фрегатѣ „Олафъ“ въ должности вахтеннаго начальника.

Во время сухопутныхъ маневровъ „Олафъ“ принялъ участіе въ нихъ, взявъ сотню казаковъ, доставленныхъ на фрегатъ въ баржахъ изъ г. Ораніенбаума. Казаки вмѣстѣ со своими конями прожили на фрегатѣ у насъ больше недѣли. Съ ними мы ходили въ море до острова Гогланда. Это плаваніе было изъ ряда вонъ страннымъ: Казакамъ варили щи въ въ большой *деревянной кадкѣ*. *Щи кипѣли въ ней* благодхря опущенной въ кадку стальной спиральной трубки, черезъ которую проходилъ горячій паръ изъ судовыхъ котловъ. Этотъ способъ варки щей, не въ ущербъ вкусу ихъ, *очень удивлялъ станичниковъ*. Для вахтеннаго начальника было *еще странно*. приказывать черезъ вахтеннаго унтеръ-офицера „вистать“: „*Казаки по конямъ*“, „*Овса имъ засыпать*“.

По распоряженію сухопутнаго начальства маневровъ приказано было высадить казаковъ въ Батарейной бухтѣ (къ западу отъ Красной Горки на южномъ берегу Финскаго залива), въ тылу у противника. Фрегатъ не могъ подойти близко къ берегу и сталъ на якорь въ 2 миляхъ отъ него, Къ борту фрегата подошелъ мониторъ и ошвартовился. Съ верхней палубы „Олафа“ на башню монитора положена была широкая и солидная сходня. Съ башни монитора на его палубу положена была другая такая же сходня. По ней казаки свели внизъ на палубу монитора своихъ коней. Послѣ сего мониторъ, отдавъ швартовы пошелъ, имѣя казаковъ на палубѣ, къ берегу Батарейной бухты, до тѣхъ поръ пока не сѣлъ днищемъ своимъ на песчаное дно бухты. Тамъ глубина была уже малая. Казаки сѣли на коней и вмѣстѣ съ ними бросились въ воду и *прошли до берега вбродъ и въ тылъ маневренному противнику*. Это было давно, но сохранилось отчетливо у меня въ памяти. Писать объ фактѣ теперь, мнѣ самому странно, такъ какъ ничего подобнаго даже во время войны не было: Ни мониторовъ, ни пароходо-фрегативъ не существуетъ во флотѣ уже давно.

Три монарха

Въ бозѣ почившій Государь Александръ II, вмѣстѣ съ Августѣйшей супругой, почти каждое лѣто навѣщаль своего тестя—Датскаго короля въ Копенгаганѣ, гдѣ Они проводили нѣсколько недѣль. Два монарха нерѣдко вмѣстѣ гуляли въ окрестностяхъ столицы, оба въ статскомъ платьѣ, безъ свиты.

инкогнито. Вотъ что разсказаль мнѣ одинъ знакомый по поводу одной такой прогулки двухъ монарховъ: Разъ они, при отличной погодѣ, зашли далеко отъ города въ открытое поле, когда погода испортилась, начался проливной дождь, а укрыться имъ отъ него было негдѣ. Имъ предстояло промокнуть до нитки, такъ какъ зонтиковъ съ собой Они не захватили. Они пошли по грязи домой. Въ это время Ихъ нагналъ на парной покрытой брезентовымъ верхомъ телѣгѣ датскій крестьянинъ, ѣдущій въ городъ. Монархи попросили довести ихъ до города, Селянинъ остановился и пригласилъ Ихъ сѣсть рядомъ съ собою на широкую доску подъ брезентомъ. Дорогой къ городу, въ разговорѣ, селянинъ спросилъ своихъ спутниковъ — кто они? Король отвѣтилъ, что онъ датскій король. Селянинъ улыбаулся, предполагая мистификацію и спросилъ и Императора, кто онъ? Государь отвѣтилъ. Тогда селянинъ съ улыбкою сказаль, что его лошади рады, что везутъ трехъ монарховъ, ибо и онъ тоже монархъ, но китайскій!

Подъѣзжая къ городу, селянинъ спросилъ своихъ пассажировъ: куда же подвезти Васъ, Ваши Величества?

Король отвѣтилъ: „во дворецъ“.

Селянинъ, думая, что его пассажиры продолжаютъ шутить съ нимъ, громко разсмѣялся и сказаль: „съ удовольствіемъ“ и направилъ телѣгу въ ворота дворца, продолжая улыбаться, но когда онъ увидѣлъ, что часовой у воротъ взялъ „на караулъ“, онъ остановилъ лошадей, бросилъ возжи, соскочилъ съ телѣги и скрылся, изъ боязни быть арестованнымъ за вѣздъ во дворцовый дворъ безъ позволенія.

Владѣльца телѣги, конечно, разыскали и щедро уплатили китайскому императору за доставку домой другихъ двухъ монарховъ.

Телефонъ на миноносцѣ. Обоняніе по телефону.

(Быль)

Въ бытность мою адъютантомъ Кронштадскаго Главнаго Командира, Губернатора и Начальника Гарнизона и адъютантомъ его Штаба я былъ одновременно завѣдывающимъ хоромъ портовой музыки, дѣлопроизводителемъ противопожарной комиссії, завѣдывающимъ устройствомъ популярныхъ лекцій для нижнихъ чиновъ гарнизона и, сверхъ того, ежегодно лѣтомъ, еще и командиромъ миноносца. Очевидно, всюду я не могъ успѣвать одновременно. Съ цѣлью облегченія дѣла себѣ и другимъ, я съ увлеченіемъ принялся за устройство въ Кронштадтѣ повсюду телефоновъ. Начальство это всячески поощряло. Я былъ назначенъ завѣдывающимъ всей телефонной сѣтью и телефонной кронштадской центральной станціей.

Мнѣ удалось создать въ Кронштадтѣ сѣть въ 120 морскихъ телефоновъ и соединить ее съ Петербургомъ.

Поставленъ былъ телефонъ и на миноносцѣ „Нарва“, которымъ лѣтомъ 1895 года я командовалъ. Это значительно облегчало мое дѣло. Я имѣлъ возможность лично распоряжаться безъ необходимости непременно лично быть всюду, гдѣ требовалось.

Въ одинъ изъ воскресныхъ дней я уволилъ съ миноносца половину команды (очередную вахту) для прогулки въ городъ до 8 часовъ вечера.

Обѣдалъ я въ этотъ день въ гостяхъ у адмирала Г. Чтобы не уходить изъ гостей изъ за стола во время обѣда, съ цѣлью провѣрить всѣ ли люди, уволенные на берегъ съ миноносца, во время на него вернулись, я по телефону спросилъ боцмана „Нарвы“ по этому безпокоившему меня дѣлу. Въ отвѣтъ я получилъ, что всѣ гулявшіе вернулись во-время. Этотъ отвѣтъ мнѣ былъ данъ „заплетающимся“ языкомъ. Когда я спросилъ, нѣтъ ли выпившихъ? Отвѣтъ — Никакъ нѣтъ!—Какъ нѣтъ, когда отъ тебя водкой пахнетъ! Боцманъ Шелухинъ, отодвинувшись подальше отъ микрофона и едва слышно отвѣтилъ—Никакъ нѣтъ! Онъ повѣрилъ, что я замѣтилъ запахъ вина по телефону.

Телефонъ на адмиральской квартирѣ (Быль)

Когда телефоны уже были поставлены во всѣхъ частяхъ и въ учрежденіяхъ Морского Вѣдомства въ Кронштадтѣ, не было еще телефона только въ квартирѣ одного адмирала, готовый почему-то не очень сочувствовалъ новому веденію, хотя постановку у себя телефона мнѣ разрѣшилъ. Когда телефонъ уже былъ установленъ и соединенъ съ сѣтью, я лично доложилъ о семъ адмиральшѣ. Ея Превосходительство мнѣ сказала, что этимъ она недовольна, подходит къ телефону не будетъ и боится его. Я пытался доказать ей удобства нововведенія и между прочимъ упомянулъ о томъ, что теперь она можетъ разговаривать со своею пріятельницей, адмиральшей Г., не выходя изъ квартиры. На такой заманчивый проектъ я получилъ отвѣтъ: Что вы! Что вы! Какъ можно! Вѣдь у адмиральши Г. въ домѣ скарлатина!“

Подводный телефонъ

Многимъ во флотѣ извѣстно, что первый телефонъ въ водолазномъ шлемѣ для переговоровъ съ людьми на поверхности изобрѣтенъ былъ лейтенантомъ У. Это русское изобрѣтеніе заинтересовало Государя Александра III и изобрѣтателю предложено было демонстрировать приборы свои Государю:

сначала подводный телефонъ, а затѣмъ водолазный приборъ, не требующій ни накачиванія воздуха водолазу, ни спеціальнаго костюма. Это было лѣтомъ 1893-1894 годахъ, когда Государь отдыхалъ въ финскихъ шхерахъ на яхтѣ „Царевна“. Туда доставленъ былъ изобрѣтатель со своими приборами и водолазь-матросъ Марченко. Свидѣтель разказалъ мнѣ, какъ происходила демонстрація приборовъ. Водолазь матросъ Марченко въ водолазномъ костюмѣ, съ телефономъ въ шлемѣ, заранѣе былъ спущенъ въ воду на дно. Воздухъ ему качали сверху. Второй телефонъ для переговоровъ съ водолазомъ лежалъ на верхней палубѣ яхты на кнехтѣ.

Вышли Государь и Императрица. Взявъ телефонъ въ руки, Государь обратился къ водолазу съ вопросомъ — слышитъ ли онъ, что ему говорятъ. Отвѣта не послѣдовало, Государь стоялъ рядомъ съ Императрицей, а рядомъ съ нею изобрѣтатель. Видя неуспѣхъ работы прибора, У. потянулся къ Государю черезъ Императрицу (и даже задѣлъ ее), взялъ телефонъ у Государя и сдѣлалъ вызовъ водолаза: Бррр... Марченко, Бррр... на что послѣдовалъ тотчасъ отвѣтъ: „слушаю“. Послѣ сего У. тѣмъ же порядкомъ вернулъ телефонъ Государю для переговоровъ, кончившагося полнымъ успѣхомъ.

Вслѣдъ затѣмъ У надѣлъ на спину свой приборъ—резервуаръ съ кислородомъ и шлангъ отъ резервуара взялъ въ ротъ. На носъ У надѣлъ себѣ особый зажимъ. Государь бросилъ въ море золотую чарку. У. взявъ въ руку свинцовый лотъ съ лстлинемъ бросился въ воду съ праваго трапа въ одеждѣ какъ былъ: въ сюртукѣ при кортикѣ и даже въ фуражкѣ.

Успѣшно и быстро найдя чарку на днѣ, У. оставивъ лотъ на днѣ, а самъ по лотлинию быстро всплылъ къ правому трапу, куда ему помогли подняться обратно. Тамъ же стоялъ Государь и Императрица, подносящая У другую чарку съ налитымъ въ нее коньякомъ. У. отстранилъ отъ себя коньякъ, заявивъ, что онъ вина не пьетъ. Чины свиты сдѣлали ему знаки, что надо выпить. Тогда У. выпилъ коньякъ съ гвимасою и вернулъ чарку Императрицѣ (По этикету онъ долженъ былъ оставить чарку на память себѣ),

Вечеромъ фрейлина Ея Величество спросила флагъ-капитана, составляя листъ приглашенныхъ къ Ею Величеству на обѣдъ:

— Ei ce Marchenko brr... faut il aussi l'inviter?

У. подарилъ пару своихъ телефоновъ Ею Императорскому Величеству Великому Князю Михаилу Александровичу, тогда еще юношѣ.

На другой день свидѣтель вышеизложеннаго, войдя въ въ каюту Великаго Князя, увидѣлъ его вылѣзшимъ изъ подъ одѣяла и говорившаго въ одинъ изъ телефоновъ, всящимъ надъ его койкой: „Марченко бррр, Марченко брррр“.

Послѣдній военный корабль, которому Государь Александръ III сдѣлалъ смотръ (Быль)

Во время командованія мною миноносцемъ „Гапсаль“ въ 1894 году, въ чинѣ еще старшаго лейтенанта, я внезапно получилъ назначеніе состоять конвоиромъ Императорской яхты „Царевна“, во время трехнедѣльнаго отдыха Ихъ Величествъ въ Финляндскихъ шхерахъ. Назначеніе было сдѣлано совершенно неожиданно. и при томъ всего лишь за три часа до предполагаемаго выхода Императорской яхты въ море. Миноносецъ успѣлъ только развести пары, наскоро пополнить запасъ прѣсной воды и свѣжей провизіи. но ко времени прихода изъ Петергофа Государя, „Гапсаль“ уже былъ на якорѣ на Маломъ Кронштадскомъ рейдѣ, готовый къ выходу въ море. Кромѣ „Гапсалья“ на рейдѣ въ ожиданіи Государя стояли на якорѣ Императорская яхта „Царевна“, пароходъ финляндскаго лоцъ-командира „Эллекенъ“, пароходъ „Онѣга“ и военный транспортъ „Красная Горка“. Въ двѣнадцатомъ часу дня на паровомъ барказѣ „Бунчукъ“ изъ Петергофа на яхту „Царевна“ прибыли со свитой Государь Императоръ Александръ III съ Супругой Императрицей Маріей Феодоровной, Великіе Князья Михаилъ Александровичъ и Александръ Михайловичъ съ Августѣйшей Невѣстой Ею, Великой Княжною Ксеніей Александровной.

Въ полдень, по сигналу „Царевны“, отрядъ снялся съ якоря и построился въ кильватерную колонну: „Эллекенъ“, „Царевна“, „Онѣга“, „Гапсаль“ и „Красная Горка“.

На стѣнкѣ Кронштадской средней гавани, вокругъ форта „Меньшиковъ“ и вдоль купеческой гавани собралось много народа полюбоваться Императорскимъ кортежемъ. Кричали могучее „Ура“, а на брантвахтѣ хоръ военной музыки игралъ „Боже Царя храни“. Зрѣлище было поистинѣ величественное.

Пройдя въ шхеры, отрядъ сталъ на якорь. На „Царевнѣ“ поднятъ былъ сигналъ: „Государь приглашаетъ къ себѣ командировъ“.

Имѣя уже готовый строевой рапортъ, который я, не имѣя писаря, написалъ собственноручно, я, какъ былъ въ бѣломъ кителѣ, при кортикѣ (миноносная лѣтняя парадная форма), отбылъ на своемъ капитанскомъ вельботѣ (парусинная складная шлюпка съ однимъ гребцомъ) на Императорскую яхту, гдѣ представилъ мой строевой рапортъ Государю Императору. Флагъ-Капитанъ Е. И. В. контръ-адмиралъ свиты Е. И. В. Ломень представилъ меня въ числѣ прочихъ командировъ Ея Императорскому Величеству, а затѣмъ передалъ всѣмъ командирамъ приглашеніе на обѣдъ у Государя. Столъ былъ накрытъ въ небольшой рупкѣ на верхней палубѣ. За столъ сѣло лишь 12 человекъ: на предсѣдателскомъ мѣстѣ Государь

а противъ Него Императрица, рядомъ съ Нею по обѣ стороны двѣ статсъ-дамы, рядомъ съ Государемъ дежурный генераль-адъютантъ, а съ другой стороны флагъ-капитанъ и возлѣ него дежурный флигель-адъютантъ. На серединѣ стола, по обѣ стороны, между группами свиты — мы, пять командировъ. Великіе Князья и Великая Княжна обѣдали особо, внизу въ царскихъ помѣщеніяхъ. Мы все время, конечно, молчали, за исключеніемъ тѣхъ случаевъ, когда Государь обращался къ одному изъ насъ съ вопросомъ. Государь нѣсколько разъ приказывалъ придворнымъ лакеямъ наливать наши рюмки виномъ, но самъ Государь вина не пилъ, такъ какъ былъ уже боленъ!

Послѣ обѣда командиры разѣхались „по домамъ“ (своимъ судамъ). На слѣдующій день утромъ, по сигналу, Императорскій кортежъ съ „Эллекенъ“ во главѣ пошелъ дальше по шхерамъ. Послѣ постановки на якорь до захода солнца повторилось то, что было наканунѣ и я снова имѣлъ высокую честь сидѣть и обѣдать за однимъ столомъ съ Хозяиномъ и Хозяйкой Русской Земли! На третій день отрядъ остался на якорѣ, а въ 103/4 час. утра на „Царевнѣ“ былъ поднятъ сигналъ: „Представить Государю Императору пробу пищи команды“. Этотъ сигналъ меня озадачилъ. На миноносцахъ въ то время мисокъ для пробы не полагалось, а въ большомъ командномъ бакѣ, тѣмъ болѣе на маленькой складной шлюпкѣ, везти пробу было неудобно. Вообще это выходило изъ сферы предвидѣнія. Какъ быть?! Подумавъ я вышелъ изъ затрудненія, приказавъ налить „пробу“ пищи команды въ офицерскую посеребренную сахарницу и поставить ее на круглый мѣдный подносъ отъ офицерскаго самовара. На подносъ были положены черные сухари, солонка и двѣ деревянные ложки. На парусинкѣ гребцомъ былъ „кокъ“, а я держалъ подносъ съ пробой. Проба съ „Гапсалья“ прибыла первой. Она Государю понравилась. Онъ съѣлъ ее всю и пожаловалъ моему коку серебряный рубль, на которомъ былъ отчеканенъ Его профиль. Кокъ вернулся на миноносецъ одинъ, такъ какъ я снова былъ приглашенъ къ Высочайшему столу (завтраку). Послѣ завтрака меня завезъ на мой „Гапсаль“ на вельботѣ одинъ изъ командировъ. Пребываніе въ шхерахъ и переходы по нимъ чередовались съ якорнымъ стоянками (дневками) въ красивыхъ мѣстахъ, которыхъ въ финляндскихъ шхерахъ много. Эти дневки были по преимуществу въ нелюдныхъ мѣстахъ. Государь и вся Августѣйшая Семья Его съѣзжали на берегъ для прогулки, собирали ягоды (чернику, которой было много), а затѣмъ въ кормовой части яхты на палубѣ Великіе Князья и Государь играли въ теннисъ, причемъ двѣ парусиновыхъ шлюпы (моя и еще чья-то) по одной съ cadaго борта подбирали съ воды упавшій за бортъ мячъ и подавали на сходный трапъ.

Какъ сейчасъ помню, по недостатку мѣста на рейдѣ, если не ошибаюсь въ „Бомаръ-Зундѣ“, „Гапсаль“, ставъ на

якорь, подалъ съ кормы швартовы на берегъ, укрѣпивъ ихъ за деревья. Во время прогулки Царской Семьи на берегу Великій Князь Михаилъ Александровичъ (тогда еще юноша), подойдя къ поданнымъ съ миноносца швартовамъ, началъ тянуть ихъ къ себѣ. Ему помогаль Государь. Стояль штиль. Я приказаль травить якорный канатъ. Миноносецъ приблизился къ берегу. На миноносцѣ наверху былъ только вахтенный матросъ, а я чтобы не стѣснять Царскую Семью, наблюдалъ за всѣмъ изъ боевой рубки. Когда миноносецъ былъ уже близко возлѣ берега, Государь приказаль прислать къ берегу мою парусинку. Въ нее Великій Князь Михаилъ Александровичъ наложилъ булыжники и приказаль отвезти ихъ на „Царевну“. Впослѣдствіи я узналь, что эти камни были доставлены въ Петергофъ на Царскую дачу и украсили тамъ одну изъ цвѣточныхъ клумбъ въ саду.

Разъ назначены были шлюпочныя весельныя гонки. На нихъ я послаль свою единственную шлюпку — парусинку и на ней боцмана, который, какъ болѣе умѣлый, обогналъ другую парусинку (не помню точно, съ какого она была судна). Этотъ боцманъ (въ чинѣ квартирмейстера) получилъ „призъ“ изъ рукъ Самого Государя — серебряный рубль, такой же, какой получилъ нашъ „кокъ“. Я вымѣняль сба эти серебряные рубля, давъ взамѣнъ нихъ каждому получившему ихъ по маленькому золотому (пятирублевку). Эти два рубля и сейчасъ при мнѣ, въ моемъ чемоданѣ. Я храню ихъ, какъ дорогую для меня память. Въ бытность моего „Гапсаля“ въ качествѣ конвоира Императорской яхты, флагъ-капитанъ нѣсколько разъ командироваль „Гаспаль“ въ разныя мѣста: для отправки телеграммъ, для отвоза фельдъ-егерей, за лоцманами и т. п. За время бытности конвоиромъ Императора мнѣ довелось сидѣть не менѣе 8 разъ на обѣдѣ или завтракѣ въ гостяхъ у Державнаго Хозяина Русской Земли!.. Помню, разъ, прибывъ на „Царевну“ въ очень жаркій день, я попросиль у царскаго лакея пить. Попросиль того же кто-то изъ тутъ бывшихъ другихъ командировъ (кто точно, не помню). Лакей вынесъ намъ бутылку „Говоровскаго“ (Московскаго) квасу. Очень вкусенъ былъ этотъ чудный квасъ, но когда за завтракомъ Царь попросиль квасу — его не оказалось, такъ какъ его выпили мы. Царю подали воду. Вина, конечно, лакея, но намъ было очень совѣстно, что мы выпили то, что предназначено было Царю! Я до сихъ поръ въ этомъ себя упрекаю!

Разъ во время стоянки Царскаго кортежа на якорѣ близъ собственной Государя дачи въ шхерахъ (которая, если не ошибаюсь, называется „Лангекоске), Государь прислаль на „Гапсаль“ лосося, собственнаго Его улова. Кокъ свариль для каютъ-компаніи „Гаспаля“ чудную уху (на миноносцѣ было всего три офицера, включая меня. Мы съѣли ее съ большимъ аппетитомъ. Передъ концомъ пребыванія въ шхерахъ Госу-

дарь назначилъ смотръ судамъ нашего отряда. Ко мнѣ, какъ младшему изъ командировъ, Государь пожаловалъ послѣ другихъ. Онъ благодарилъ всѣхъ за старательную и [бдительную] службу, осмотрѣлъ всѣ помѣщенія миноносца, а въ каютъ-кампаніи обратилъ вниманіе на висѣвшіе тамъ, мнѣ принадлежавшіе, портреты Ея Величества Королевы Эллиовъ Ольги Константиновны и Великой Княгини Анастасіи Михайловны Герцогини Мекленбургъ-Шверинской, оба съ Ихъ автографами. Государь спрашивалъ меня, когда и на какихъ корабляхъ я служилъ, когда получилъ эти портреты. Передъ отъѣздомъ съ „Гапсаля“, Государь приказалъ произвести Императорскій салютъ. Это исполнено было изъ двухъ моихъ пушекъ Гочкиса. Мой „Гапсаль“ былъ *последній военный корабль, которому Императоръ произвелъ смотръ...*

Возвратясь на кронштадтскій рейдъ, Государь съѣхалъ въ Петергофъ, а затѣмъ отбылъ въ Крымъ, гдѣ мирно въ Бозѣ почилъ, окруженный любящей Его Семей и всѣми приближенными. Мнѣ до сихъ поръ тяжело въспоминаеть эту утрату!.. Онъ былъ не только образцовый семьянинъ, справедливый, умный и добрый человекъ, но и *Могучій Хозяинъ—Правитель всей Великой нашей Русской Земли!*

Чертъ въ караулъ.

(Быль).

На форты Кронштадтской крѣпости во время весенней и осенней распутицы, караулъ назначался сразу на нѣсколько дней, иногда до двухъ недѣль. Причина — опасность сообщенія по не надежному льду.

Дѣла на форту, очевидно, зимою, было мало или никакого. Тоска на форту, изолированномъ отъ города льдомъ, была смертельная. На одинъ изъ фортовъ начальникомъ караула назначенъ былъ артиллерійскій штабсъ-капитанъ Стрижовъ — прекрасный фокусникъ-любитель.

Начальникъ караула Стрижовъ, пообѣдавъ въ присутствіи солдата-сторожа, желая позабавиться удивленіемъ сторожа, сдѣлалъ видъ, что съѣлъ послѣ обѣда послѣдовательно: ложку, вилку, ножикъ, тарелку, затѣмъ зажегъ паклю и ее тоже съѣлъ. Естественно, сторожъ вытаращилъ глаза, а Стрижовъ затѣмъ всталъ и, глядя на сторожа, сказалъ:

— А теперь я сейчасъ съѣмъ и тебя!

Удивленный, пораженный, ошеломленный солдатъ въ ужасѣ убѣжалъ въ помѣщеніе караула и панически прокричалъ, что въ караулѣ „не офицеръ“, а „чертъ“, который его чуетъ не съѣлъ!

Караульный унтеръ-офицеръ тотчасъ телефонировалъ въ штабъ крѣпости, что у нихъ неблагополучно! Изъ штаба крѣпости на спасательной шлюпкѣ (на полозьяхъ) по слабому

льду прибылъ адъютантъ коменданта крѣпости штабсъ-капитанъ И. А. Семенскій, который и рассказалъ мнѣ затѣмъ о семь происшествіи.

Карауль успокоился и понялъ глупость сторожа, когда по просьбѣ Семенскаго, Стрижовъ повторилъ свои фокусы медленно и такъ, чтобы люди видѣли, какъ именно они были сдѣланы.

Почетный гражданинъ города Бреста.

Быль.

Вернувшемуся со своимъ отрядомъ изъ Средиземнаго моря контъ-адмиралу Бирилеву не дали билета для входа въ Успенскій Соборъ на коронацію Императора Николая II-го въ Москвѣ, за неимѣніемъ свободнаго мѣста. Получившій передъ тѣмъ званіе почетнаго гражданина французскаго города Бреста адмиралъ Бирилевъ обратился тогда къ французскому посланнику въ Петербургъ съ просьбой дать ему возможность быть въ Соборѣ какъ *иностранцу*, по случаю прибытія его въ Россію изъ Франціи, гдѣ онъ состоитъ „почетнымъ гражданиномъ города Бреста“.

Билетъ, соотвѣтствующій этому званію, А. А. Бирилевъ получилъ.

Копія мною полученнаго письма отъ товарища по выпуску.

Сигналъ: мои позывные флаги.

Вотъ Тебѣ, дружище, выписка изъ шханечнаго журнала моего крейсерства по океану жизни и поприщу службы.

Со вступленіемъ моимъ подъ паруса офицерскаго званія, служба благопріятствовала мнѣ попутными вѣтрами. Несмотря на рифъ-марсельныя, подчасъ, отношенія начальства, я никогда не ложился въ дрейфъ передъ протекціей, а правилъ по румбу долга, пеленгуя законы. Такъ валялъ я: подъ фокомъ, гротомъ, брамселями*) по 12 узловъ до самаго штабъ-офицерскаго ранга. За это время я правилъ всѣ должности, начавъ съ вахтеннаго офицера, вплоть до командира корабля включительно; совершилъ два кругосвѣтныхъ *воюза****) и много заграничныхъ и внутреннихъ кампаній, исполнилъ всякіе цензы. Затѣмъ служба моя заштилѣла, въ качествѣ „флагъ-капитана адмирала Билингаузена“***), въ Кронштадтѣ, и я оттуда сталъ лавировать по семейнамъ портамъ.

*) Само собой подразумѣвается и подъ марселями, какъ главными парусами.

**) Прежде это такъ называлось.

***) Памятникъ ему въ Кронштадтѣ. „Быть его флагъ-капитаномъ“ — значитъ не плавать.

И вотъ, въ одномъ такомъ порту я встрѣтилъ яхточку, съ бѣлоснѣжными парусами, съ прекрасно выправленнымъ рангоутомъ и имѣющую, какъ я узналъ, необходимый въ цѣляхъ остойчивости, надлежащій балластъ приданнаго.

Яхточка мнѣ очень понравилась, мнѣ захонѣлось *перевести ее на мой меридіанъ* и взять на бордажы! Но гдѣ моя смѣлость? Куда дѣвалась отвага, когда сердце забило тревогу? Я повернулъ *оверъ-штагъ*, привелъ въ *крутой бейдевиндъ*, легъ *контра-галсомъ* и сдѣлалъ по яхточкѣ залпъ предложенія руки и сердца! Можешь представить себѣ мою радость: яхточка подняла „флагъ согласія“ и сдалась безъ боя!

И вотъ я справилъ *адмиральскій часъ* моего благополучія, сталъ *фертоингъ* близъ Васильевскаго Острова, затѣмъ втянулся въ гавань отставки и *разоружилъ свой флотскій мундиръ*.

Теперь я давно не сидѣлъ на экваторѣ*), а отъ спокойной жизни корпусъ мой принимаетъ понемногу болѣе *круглые обводы*, да и яхточка моя превратилась *уже въ цѣлый фрегатъ*!

На лѣто мы лавируемъ въ зелень, вода на бакштовѣ мелкія *гребныя суда* (съ разрѣзною бизанью) *собственной постройки*!

Оглядываясь на струю кильватера, я съ удовольствіемъ вспоминаю пройденный курсъ жизни и службы и безъ страха смотрю съ полубака впередъ, на время, когда придется отправиться ниже земной *W..L на вѣчную зимовку*.

Вокругъ Европы на миноносцѣ.

Далеко не всякому офицеру русскаго флота пришлось послужить на миноносцѣ и весьма немногимъ выпало на долю командовать миноносцемъ въ заграничномъ плаваніи и совершить въ этой должности плаваніе вокругъ Европы, изъ Кронштадта до острова Критъ въ Средиземномъ морѣ. Очень не легкое это плаваніе!

Вѣдь миноносецъ — тоже „корабль“. Онъ требуетъ всего, въ чемъ нуждается и большой корабль. Разница только въ количествѣ, но въ смыслѣ заботъ, хлопотъ и приготовленій къ дальнему плаванію и во время, него ихъ не меньше, чѣмъ на большомъ кораблѣ. Разница только въ томъ, что на большомъ кораблѣ у командира есть много помощниковъ въ лицѣ старшаго офицера, ревизора, содержателей казеннаго имущества, штурманскаго, артиллерійскаго, миннаго офицеровъ, механиковъ, докторовъ и немало прочихъ офицеровъ и коман-

*) Терминъ молодыхъ офицеровъ, означающій „быть безъ копѣйки“, т. е. „штилевать“, какъ на экваторѣ.

ды, а на миноносцѣ даже и въ дальнемъ плаваніи всего 29 человекъ экипажа, включая командира, одного лейтенанта, одного молодого мичмана, такого же инженеръ-механика*) и 25 человекъ мало опытныхъ нижнихъ чиновъ.

Въ бытность мою въ должности старшаго адъютанта Главнаго Командира Кронштадскаго порта и адъютантомъ его штаба съ 1892 по 1896 годъ я каждое лѣто назначался командующимъ миноносцами послѣдовательно: „Кроншлотомъ“, „Гапсалемъ“, „Нарвой“, „Даго“, и „Перновомъ“. Благодаря этому я приобрѣлъ большой навыкъ и умѣніе въ хорошемъ управленіи миноносцами.

Вслѣдъ за окончаніемъ курса военно-морскихъ наукъ въ академіи, я утвержденъ былъ лѣтомъ 1896 года въ должности командира миноносца „Пакерортъ № 120“, назначеннаго въ составъ отряда судовъ Средиземнаго моря. Миноносецъ этотъ былъ только что принятъ въ казну отъ завода Крейтонъ въ Ябо, гдѣ его строили. Водоизмѣщеніе 120 тоннъ. Винтовъ, машинъ (Зхъ-цилиндровыхъ) и водотрубныхъ котловъ „Дюампля“ по два, какъ и паровыхъ рулей, изъ которыхъ одинъ — носовой. На пробномъ испытаніи, при сдачѣ въ казну, миноносецъ развилъ скорость въ 19,5 узловъ. На миноносцѣ два якоря съ цѣпными канатами, испытанными въ отношеніи ихъ крѣпости! Шлюпокъ гоже двѣ: деревянная двойка и складная парусинная шлюпка. Помѣщеніе для команды на 19 человекъ въ передней части судна и особая каютъ-кампанія на 6 человекъ унтеръ-офицеровъ, сзади офицерскаго помѣщенія. Минныхъ аппаратовъ три, изъ коихъ два поворотные на палубѣ. Пушекъ Гочкиса двѣ, сзади и съ боковъ боевой рубки по одной, одна противъ другой на бортахъ, что очень не практично, такъ какъ онѣ имѣли обстрѣлъ весьма небольшой и только по своей сторонѣ каждая. Мачтъ съ косыми парусами 3.

На долю всего экипажа выпала очень не легкая задача и забота приготовить этотъ „корабль“ къ заграничному долгому плаванію и принять все имущество по всѣмъ отраслямъ хозяйства, запасы провизіи, обмундированія, хронометры, штурманскіе инструменты, книги и карты, мины (6) Уайтхеда, патроны для пушекъ, винтовокъ и револьверовъ, матеріалы и вещи по всѣмъ прочимъ отраслямъ хозяйства, походную аптеку, краски, запасы угля и дровъ, масла, а также прѣсной воды. Словомъ — принять и получить все, что необходимо и большому кораблю, но только въ меньшемъ количествѣ. Большого труда и умѣнія потребовалось, чтобы все размѣстить и опредѣлить каждой вещи свое мѣсто, чтобы все было доступно,

*) Какъ это ни странно, но фактъ на лицо: всѣ три мои офицера, назначенные на мой миноносецъ, были Сергѣи (ССС) и 1 буква ихъ фамилій была — „М“.

при надобности, и ничто не страдало ни при какихъ условіяхъ!

При наличіи сложной процедуры всякой пріемки изъ военного порта чего бы то ни было, съ накладными, квитанціями, съ билетами для выпуска изъ порта, работа всякой пріемки являлась до крайности сложной, особенно при наличіи всего лишь командира и его помощника (лейтенанта) и полной неопытности прапочаго экипажа.

Одновременно съ пріемкой: на миноносцѣ работали и мастеровые въ различныхъ частяхъ судна, согласно поданныхъ рапортовъ въ управленіе порта.

Офицерское помѣщеніе было вполне удовлетворительно и удобно. У командира небольшая, свѣтлая отдѣльная каюта съ письменнымъ столомъ, шкафомъ и даже комодомъ подъ койкой. Офицеры (3) должны были помѣщаться въ каютъ-кампаніи, гдѣ было только двѣ постоянныя койки. Для отдыха механика приспособленія не было иного, кромѣ узкаго дивана вокругъ стола. Съ цѣлью упорядочить это дѣло, по моему рапорту, въ каютъ-кампаніи устроено было управленіемъ порта придуманное мною приспособленіе, благодаря которому нашлось еще два мѣста въ каютъ-кампаніи. Это приспособленіе заключалось въ томъ, что сверху дивановъ (рундуковъ) съ обѣихъ сторонъ стола къ рундукамъ-диванамъ придѣланы сверху по двѣ доски, подобныя штурманской параллельной линейкѣ. Эти доски днемъ помѣщались сверху рундука подъ подушкой сидѣнья дивана, а на ночь доски сдвигались къ срединѣ судна, къ столу. Раздвинутыя доски были снабжены двумя ножками каждая, а сверху на рундуки и на доски клались мягкія сидѣнья дивановъ и ихъ заспинники, тоже мягкія. Пишу объ этомъ для того, что можетъ быть такое приспособленіе, по идеѣ его, когда-нибудь, кому-нибудь пригодится примѣнить у себя.

Бывшіе въ каютѣ командира и двухъ офицеровъ пружинные матрасы подъ мягкими волосяными тюфяками сданы на берегъ. На мѣсто пружинныхъ матрасовъ подъ волосяные тюфяки сложены мореходныя карты, для которыхъ болѣе подходящаго мѣста найти возможности не было. Свѣтлое офицерское помѣщеніе освѣщалось сверху стекляннымъ люкомъ и съ бортовъ иллюминаторами. Оно имѣло своѣй маленькій буфетъ, удобный спускъ въ помѣщеніе и общую офицерскую уборную. Все стало не только очень удобнымъ, но даже и очень уютнымъ. Мы всѣ впослѣдствіи это оцѣнили во время якорныхъ стоянокъ въ зимнее время въ заграничныхъ портахъ Европы.

Черезъ мѣсяцъ или немного больше, мы были готовы къ походу. Составлены всѣ распisanія и провѣрены. Приказомъ по кораблю мною объявлена очередь ходовой вахты въ морѣ: командиръ ежедневно отъ 10 час. вечера до 4 часовъ утра, старшій — по немъ отъ 4 часовъ утра до 12 часовъ дня и мичманъ—отъ 12 часовъ дня до 10 час. вечера (безъ перемѣ-

ны времени вахты, но съ правомъ вызова невахтенныхъ во всякое время въ помощь вахтенному). Служба якорная для 3 офицеровъ, включая механика, обусловлена очереднымъ дежурствомъ посуточно. Сигнальныя книги должны были всегда находиться въ каютъ-кампаніи. Въ ней же на столѣ на ходу и карта плаванія для прокладки. Команда на ходу стояла на 2 вахты, а на якорѣ на 4, а иногда даже и больше. Мѣсто вахтеннаго матроса на палубѣ надъ каютъ-кампаніей. Это оказалось тоже *очень практично*. Завидя сигналъ, вахтенный, не ожидая приказанія, тотчасъ поднималъ отвѣтъ до половины и докладывалъ черезъ свѣтлый люкъ дежурному офицеру: „сигналъ“, а затѣмъ диктовалъ флаги сигнала. Разобравъ по книгѣ сигналъ, дежурный офицеръ приказывалъ поднять „отвѣтъ до мѣста“ и въ то же время докладывалъ значеніе сигнала старшему изъ наличныхъ офицеровъ на миноносцѣ. Вначалѣ никто изъ свидѣтелей столь быстрого разбора и отвѣта на сигналъ не хотѣлъ вѣрить, что сигналъ хорошо разобранъ и правильно понятъ раньше даже, чѣмъ на большихъ судахъ! Это узнали, когда лично убѣдились на мѣстѣ въ сути такой организациі разбора сигналовъ. Можетъ быть, и это пригодится будущимъ командирамъ будущихъ миноносцевъ.

~~Корабль~~ Снабженіе, окраска и быстрое изготовленіе миноносца къ дальнему плаванію совершилось сравнительно быстро, благодаря тому, что миноносецъ былъ „въ кампаніи“, т. е. подъ вымпеломъ и всѣ жили и столовались на кораблѣ, стоя въ кронштадтской средней гавани.

Когда все было готово, я подалъ рапортъ о семъ адмиралу П. П. Андрееву, начальнику отряда судовъ Средиземнаго моря. Въ тотъ же день на миноносцѣ отслуженъ былъ молебень о благополучномъ плаваніи и всѣ помѣщеніи корабля освящены святою водою. Начальникъ отряда произвелъ смотръ миноносцу.

Въ нашъ отрядъ входили броненосцы „Императоръ Александръ II“ (командиръ капитанъ I-го ранга Никоновъ), „Наваринъ“ (Кап. I-го ранга П. А. Безобразовъ), минный крейсеръ „Посадникъ“ (Кап. 2-го ранга Р. Н. Вирень), миноносецъ „Пикерортъ № 120“ (Лейтенантъ В. Н. Давидовичъ-Нащинскій) и миноносецъ „Палагенъ № 119“ (Лейтенантъ А. В. Лебедевъ).

Начало заграничнаго плаванія миноносца.

День ухода за-границу назначилъ самъ адмиралъ. Передъ этимъ я сдалъ на берегъ всѣ казенныя русскія деньги и получилъ кредитивъ для получки по нему за-границей необходимыхъ денегъ на всѣ расходы заграничнаго плаванія.

На проводы наши собрались родственники, друзья и зна-

комые, для которыхъ по традиціи назначень былъ пароходъ „Петербургъ“. По сигналу отрядъ снялся съ якоря и построился въ линію кильватера. У Толбухина маяка провожающіе перешли на „Петербургъ“, а послѣ „Ура“ отрядъ прибавилъ ходу. Въ морѣ, по сигналу начальника отряда, муноносцы подали буксиры броненосцамъ. Это было сдѣлано ввиду того, что до Килъ, перваго заграничнаго порта, у миноносцевъ не хватило бы угля. Погода была тихая, мы шли безъ качки все время.

Подойдя къ Килю миль за 20, миноносцы отдали буксиры и вступили въ общій кильватерный строй. Простоявъ дня три въ Килѣ, отрядъ раздѣлился. Броненосцы съ адмираломъ пошли моремъ мимо Даніи и Норвегіи въ Англію, а остальные три судна — вновь открытымъ каналомъ Вильгельма. На переходѣ этомъ выяснилось, что принятый на миноносцы въ Килѣ уголь очень плохо горитъ. Вина поставщика и неопытнаго механика. Тоже оказалось и на другомъ миноносцѣ. Мы зашли въ маленький портъ Куксхафень на рѣкѣ Эльбѣ; барометръ падалъ, угрожая непогодой. Дня черезъ три оказалось, что барометръ ошибся и погода благопріятная. Мы вышли въ море. Пока горѣлъ остатокъ кронштадтскаго угля, мы шли удовлетворительно, но тутъ случилась бѣда! Нѣмецкій уголь горѣтъ не желалъ!

„Посаднику“ пришлось по очереди отвести на буксирѣ миноносцы въ ближайшій англійскій портъ Дувръ. По счастью, погода стояла отличная, иначе не пришлось бы мнѣ писать эти строки. Въ Дуврѣ я велѣлъ осмотрѣть исправность котловъ и ихъ вычистить. При промывкѣ водотрубокъ внутри, нѣсколько изъ нихъ оказались закупоренными грязью и масломъ. Это произошло тоже по недосмотру неопытнаго инженеръ-механика. Трубки замѣнили новыми, а часть закупорили спеціальными пробками снизу и сверху. При пробѣ испранленныхъ котловъ одна изъ трубокъ оказалась установленной плохо, вода и паръ изъ трубки бросился въ топку. При опытномъ механикѣ этотъ случай прошелъ бы благополучно: надлежало открыть моментально (дернувъ за ручку прибора для автоматическаго выхода пара изъ топки за бортъ), но это сдѣлано не было, а въ результатѣ — ожоги механика и кочегара. До прихода доктора англичанина. мнѣ пришлось быть и докторомъ чтобы оказать раненымъ первую помощь. На „Палангенѣ“ было почти тоже, но послѣ нашего инцидента тамъ обошлось безъ ожоговъ.

Посовѣтывавшись съ двумя прочими командирами, я рѣшилъ съѣздить къ адмиралу въ городъ Портландъ доложить о происшедшемъ и испросить позволенія пройти въ Гавръ на заводъ „Инженеръ Норманъ“, чтобы пополнить запасъ водотрубокъ и мѣдныхъ пробокъ для нихъ, а главное — изучить обращеніе съ котлами Дютампля и машинами съ тремя ци-

линдрами, чтобы никогда не питать котлы заборной водой. Въ Кронштадтѣ, передъ нашимъ уходомъ оттуда, никто не смогъ указать намъ, какъ слѣдуетъ обращаться со всѣмъ этимъ! Все это въ Кронштадтѣ было дѣломъ тогда еще новымъ! Я совершилъ путешествіе къ адмиралу вдоль всего южнаго берега Англій отъ городовъ Дувра до Уемута (близъ Портланда).

Изъ всего видѣннаго мною въ пути, въ скоромъ поѣздѣ меня поразило только одно: локомотивъ на полномъ ходу пополнялъ запасъ воды въ тендерѣ. Это было приспособлено слѣдующимъ образомъ: между рельсами на пути былъ каналъ съ водою длиною въ нѣсколько верстъ, глубиною фута въ 4 или больше. Изъ подъ тендера спускали совокъ съ уклономъ впередъ. Совокъ забиралъ воду на полномъ ходу поѣзда. Вода по толстой трубѣ сама лилась въ резервуаръ на тендерѣ. Это возможно, когда нѣтъ морозовъ, и въ Россіи, ибо время—деньги не только въ Англій, но и въ Россіи!

Адмиралъ принялъ мой докладъ съ полнымъ вниманіемъ. Я ему доложилъ о положеніи дѣла со всѣми подробностями. Адмиралъ хорошо зналъ меня по моей предшествующей службѣ. Онъ зналъ, что я отдаю „дѣлу душу“ и обладаю энергіей. Онъ одобрилъ мой проэктъ: идти въ Гавръ на заводъ Нормана съ тѣмъ, чтобы привести миноносцы въ должный и необходимый порядокъ и во всѣхъ деталяхъ изучить обращеніе съ котлами новаго для насъ типа и со сложнымъ устройствомъ новыхъ машинъ.

Послѣ моего возвращенія въ Дувръ, на совѣтѣ съ двумя другими командирами рѣшено было, что „Посадникъ“ отбуксируетъ миноносцы по очереди въ Гавръ. Послѣ принятаго рѣшенія, всѣ три командира съѣздили въ Лондонъ, чтобы получить деньги по кредитивамъ для уплаты по счетамъ въ Дувръ, а затѣмъ наши суда перешли въ Гавръ, гдѣ встали у набережной въ бассейнѣ. На другой же день къ намъ прибылъ лично инженеръ Норманъ и составилъ подробную опись всего, что потребно исполнить для приведенія миноносцевъ въ полный порядокъ. Онъ указалъ на существенный пропускъ въ дѣлѣ постройки миноносныхъ котловъ. Водотрубки ихъ имѣли форму французской буквы „S“, мѣсто трубокъ въ районѣ огня въ топкахъ, но нагрѣвъ ихъ былъ не вездѣ одинаковый. Чтобы это исправить, Норманъ предложилъ поставить особые щиты изъ стали противъ тѣхъ мѣстъ, гдѣ водотрубки имѣютъ сгибы. Эти щиты должны были заставить огонь охватывать водотрубки по всей ихъ длинѣ. Въ результатѣ паропроизводительность должна была значительно увеличиться. Работа эта заняла около двухъ съ половиной мѣсяцевъ, во время которыхъ приведены были въ порядокъ и всѣ машины, поставлена добавочная систерна спеціально для машинной прѣсной воды, а систерна для питьевой воды зна-

чительно увеличена. Водотрубки всѣ тщательно осмотрѣны и часть замѣнена новыми. Изготовленъ запасъ пробокъ для закупориванія, при надобности, негодныхъ водотрубокъ. Въ водяные фильтры поставлены отсутствовавшія губки для впитыванія масла. Данъ запасъ губокъ для замѣны вынутыхъ, подлежащихъ выщелачиванію помощью каустической соды. (Это прежде не дѣлалось).

Норманъ далъ мнѣ подробную инструкцію на французскомъ языкѣ по обращенію съ котлами и машинами, а именно: черезъ сколько ходовыхъ часовъ слѣдуетъ мѣнять губки въ фильтрахъ, черезъ сколько ходовыхъ часовъ выщелачивать котлы и какъ именно это дѣлать. Все это я перевелъ на русскій языкъ и приказомъ объявилъ къ исполненію.

Во время работъ на заводѣ сдѣланы были придуманные мною „самовыкладывающіеся по желанію“ буксирные гаки, по сдѣланнымъ мною чертежамъ. Когда работы были приведены къ концу, сдѣлана была проба всѣхъ котловъ и механизмовъ обоихъ миноносцевъ на мѣстѣ, въ бассейнѣ. Послѣ того, какъ все оказалось въ полномъ порядкѣ, рѣшено было обоимъ миноносцамъ сходить по очереди въ море испытать всѣ механизмы на полномъ ходу. На этомъ испытаніи „Пакерортъ“ развилъ скорость въ 24.5 узла, вмѣсто 19.5 при приѣмѣ въ казну, при искусственной тягѣ помощью вентиляторной машины, которой раньше не пользовались. Труды, средства и время блестяще себя оправдали. Мы пополнили всѣ запасы, приняли уголь Данзена (брикеты) прекраснаго качества и простились съ радушными французами. Въ концѣ Рождества мы вышли изъ Гавра въ Шербургъ. Пополнивъ тамъ запасъ угля и принявъ французскаго военнаго лоцмана, вышли изъ Шербурга въ Брестъ. Передъ выходомъ изъ Гавра всѣ три командира по требованію Е. И. В. Великаго Князя Алексѣя Александровича съѣздили въ Парижъ, чтобы ему представиться и доложить о состояніи нашихъ судовъ. Узнавъ, что миноносцы теперь въ полномъ порядкѣ, а ходъ на пробѣ оказался на 5 узловъ хольше, чѣмъ при приѣмѣ миноносцевъ въ казну, Великій Князь насъ благодарилъ. Наше пребываніе въ Парижѣ ограничилось лишь временемъ отъ утра до вечераго поѣзда.

На островъ Гернзее мы зашли ввиду надвигавшагося шторма, во время котораго благополучно простояли въ закрытой гавани. Въ Гернзее, принадлежащемъ Англіи (хотя островъ близокъ къ Франціи), я обратилъ вниманіе на большой каменный неглубокій бассейнъ на одной изъ городскихъ площадей. Этотъ бассейнъ созданъ специально для того, чтобы облегчить изученіе паруснаго плаванія помощью моделей шлюпокъ и маленькихъ игрушечныхъ парусныхъ яхтъ. Будущіе моряки устраиваютъ гонки своихъ игрушечныхъ шлюпокъ и яхтъ на призы. Это подготовленіе къ изученію паруснаго

плаванія съ юныхъ лѣтъ. Это весьма умно и достойно подражанія и у насъ. Населеніе острова Гернзее почти сплошь состоитъ изъ моряковъ. (Прочтите докладъ о „Морскомъ Сословіи“, автора. Въ продажѣ въ редакціи „Морского Журнала“ въ Прагѣ).

Говоря о стоянкѣ миноносца въ Гаврѣ, я не упомянулъ о томъ, что при содѣйствіи завода Нормана въ каютъ-кампаніи миноносца поставлена была небольшая чугунная печь, а печная труба проведена въ палубный иллюминаторъ капитанской каюты, для чего деревянный щитъ между каютъ-кампаніей и моей каютой былъ снятъ. Поставленная печурка вполне достаточно обогрѣвала офицерское помѣщеніе и давала тепло и уютность. Въ помѣщеніи команды тепло давалъ камбузь и только въ унтеръ-офицерской каютъ-кампаніи не было отопленія, но ихъ тамъ было 6 человекъ въ маломъ пространствѣ, а они говорили, что отъ холода они нисколько не страдаютъ. Я купилъ въ эту каютъ-кампанію свѣтлую клеенку на столъ, а къ Рождеству подарилъ каждому унтеръ-офицеру полный приборъ для обѣда, т. е. тарелки глубокія и мелкія, вилки, ножи и ложки. Для чая у каждаго человека команды было по кружкѣ (казенной).

Изъ Гернзее мы вышли въ Брестъ. Тамъ мы пополнили всѣ запасы.

Французы совѣтовали выйти въ Бискайскую бухту во время полнолунія, при ясномъ небѣ и при легкомъ морозѣ. Это предвѣщаетъ тихую погоду. Въ ожиданіи этого мы простояли въ Брестѣ около 5-6 дней. Когда мы вышли изъ Бреста, рано утромъ, стоялъ штиль, но зыбь океанская осталась очень крупная. Насъ сильно качало, но ни одна брызга не попадала на палубу. Мы шли въ строѣ клина: „Посадникъ“ въ вершинѣ его. Волны зыби были столь высоки, что по временамъ, находясь между волнами, не было видно ни одного изъ другихъ двухъ судовъ. Ходъ нашъ былъ средній — 15-18 узловъ.

На моей вахтѣ (отъ 10 часовъ вечера до 4 часовъ утра), около 2-хъ часовъ ночи, когда миноносецъ поднялся на вершину волны, я вдругъ увидѣлъ сразу отличительные огни и множество другихъ огней съ нашей правой стороны, въ разстояніи не свыше 3-4 кабельтовыхъ. Я тотчасъ приказалъ зажечь фальшфейеръ и далъ сигналъ въ машину „самый полный ходъ“. Ко мнѣ тотчасъ выскочилъ одинъ изъ офицеровъ на помощь, но Слава Богу все обошлось благополучно! Встрѣчный громаднѣйшій океанскій пассажирскій пароходъ насъ тоже замѣтилъ и, повернувъ налѣво, прошелъ у насъ подъ кормою. Большому судну замѣтить насъ было легче, такъ какъ оно не уходило внизъ между двухъ волнъ зыби, какъ мы, да и глазъ, смотрящихъ впередъ, на океанскомъ боль-

шомъ пароходѣ больше, чѣмъ на миноносцѣ! Самъ Богъ снова насъ спасъ!

Отъ Бреста до Ферраля мы прошли въ теченіе около 1½ сутокъ. Отдохнувъ тамъ 2-3 дня и пополнивъ запасы угля и воды, мы вышли въ Виго. Тамъ уже была весна, тепло, нашу печь разобрали, надобность въ ней уже миновала надолго, хотя былъ лишь конецъ января. Виго намъ всѣмъ понравилось. Тамъ тоже пополнили запасы и черезъ 4-5 дней вышли въ Лиссабонъ, а затѣмъ въ Гибралтаръ, гдѣ простояли недѣлю. Тамъ было уже совершенно тепло. Здѣсь произведено было ошелащиваніе каустической содой и промывка трубокъ и котловъ, а равно и осмотръ всѣхъ механнзмовъ.

Въ Гибралтарѣ „Пакерортъ“ посѣтилъ русскій профессоръ докторъ Мечниковъ съ семьєю. Онъ пригласилъ меня посѣтить вмѣстѣ съ ними гибралтарскую крѣпость до самой вершины громадной скалы въ качествѣ какъ бы члена его семьи. Онъ уже имѣлъ въ карманѣ разрѣшеніе коменданта крѣпости. Я, разумѣется, съ большой радостью, поблагодаривъ профессора, воспользовался его любезностью. Я едва ли не единственный русскій морякъ, которому удалось подробно осмотрѣть всю Гибралтарскую твердыню, ея галлерей внизу и сверху и видѣть на дѣлѣ грозную артиллерію, защищающую владѣніе англичанами проливомъ между Европой и Африкой.

Участіе въ блокадѣ острова Крита.

Изъ Гибралтара мы прошли въ полномъ порядкѣ, безъ приключеній, сначала Алжиръ, а затѣмъ Палермо на островѣ Сицилія. Послѣ трехдневной стоянки въ Палермо мы прошли уже прямо въ портъ гор. Канеи, на островѣ Критѣ, гдѣ и явились началпнику нашего отряда контръ-адмиралу П. П. Андрееву, на броненосцѣ „Императоръ Александръ II“.

Намъ дана была недѣля сроку для новаго вышелащиванія котловъ, на приборку, осмотръ механизмовъ, на мытье бѣлья, коекъ, чемодановъ и на мытье людей. Черезъ недѣлю намъ произведенъ былъ адмираломъ смотръ. Суда найдены въ прекрасномъ порядкѣ и миноносцы получили распоряженіе по очереди ежедневно ходить изъ Судской бухты въ Ретимно — отвозить почту для стоявшаго тамъ на открытомъ рейдѣ, въ качествѣ постоянного станціонера, эскадреннаго броненосца „Наваринъ“ и для русскихъ сухопутныхъ войскъ, тогда квартировавшихъ въ Ретимно. Иногда приходилось дѣлать рейсы въ Ретимно и обратно при очень свѣжемъ вѣтрѣ, когда броненосецъ, стоя на якорѣ, уходилъ въ волну всею переднею своею частью, до носовой башни. Миноносецъ въ то время не получалъ ни одной брызги на палубу, благодаря своей легкости и прекраснымъ морскимъ качествамъ.

Два раза инсургенты на островѣ Критѣ открывали огонь

по миноносцу. Пули летали близко. Одна ударилась въ борть миноносца противъ моей каюты снаружи, гдѣ внутри находилась подушка моей койки. Другой разъ и въ иномъ мѣстѣ острова по миноносцу инсургентами снова открытъ былъ сильный огонь тоже изъ винтовокъ. Я тотчасъ повернулъ миноносецъ носомъ къ мѣсту огня. Благодаря этому миноносецъ, длинный по своему корпусу, представлявшій большую цѣль для огня, превращается почти въ точку, когда повернуть носомъ къ огню. Былъ и еще одинъ случай: послѣ взрыва въ кормовой бажнѣ броненосца „Сисой Великій“, гдѣ было убито свыше 20 человекъ экипажа, я послалъ за цвѣтами для убитыхъ, офицера съ матросами миноносца на берегъ. Во время сбора цвѣтовъ инсургенты открыли изъ засады огонь по этимъ людямъ. Благодаря распорядительности посланнаго офицера, поднявшаго на палкѣ бѣлый флагъ (платокъ) и приказавшаго матросамъ отступить, прикрываясь камнями на пути, ни убитыхъ, ни раненыхъ не оказалось.

Блокада острова Крита представляла вообще странное явленіе. Въ ней участвовали, кромѣ русскихъ судовъ, итальянскія, австрійскія, англійскія, французскія и одно нѣмецкое судно. Миноносцевъ только 2 (оба наши). Всѣ суда считались подъ начальствомъ итальянскаго адмирала Каневаро. Берега были заняты сухопутными войсками отъ этихъ же государствъ. Въ Канеѣ, главномъ городѣ Крита, былъ холмъ, на которомъ красовались флаги отъ всѣхъ этихъ государствъ. Остальной островъ былъ раздѣленъ въ отношеніи блокады на районы, у cadaго государства свой. Русскій — Ретимно. Большіе корабли международной соединенной эскадры лѣтомъ стояли на открытомъ рейдѣ Канеи, а зимой въ Судской бухтѣ, вполне закрытой. По поводу этого въ каютъ-компаніяхъ русскихъ кораблей ходило четверостишіе:

„По приказу Каневаро, (итальянскій адмиралъ)

„Чтобъ избавиться отъ жару (на лѣто)

„И продожить эпопею,

„Рѣшено пройти въ Каннею“. (Стихи отряднаго піита).

Зима на Критѣ выражается только дождями и вѣтрами. Холодовъ тамъ не бываетъ. Островъ очень гористый. Много деревьевъ оливковыхъ, есть апельсинныя и лимонныя, но своего хлѣба тамъ нѣтъ.

Выйдя язъ Кронштадта въ августѣ 1896 года, „Паке-рортъ“ прибылъ на островъ Критъ въ февралѣ 1897 года. Я прокомандовалъ миноносцемъ около 10 мѣсяцевъ, а на Критѣ до 28 апрѣля того же года, когда былъ назначенъ старшимъ офицеромъ крейсера „Посадникъ“, а 6 декабря 1897 года — старшимъ офицеромъ эскадреннаго броненосца „Сисой Великій“. На послѣднемъ я ушелъ уже въ „третій“ разъ въ Тихій океанъ, гдѣ присутствовалъ при занятіи Россіей „Портъ-Артура“!

Чтобы закончить мой рассказ о плаваніи на миломъ сердцу моему миноносцѣ „Пакерортъ № 120“, мнѣ остается сказать еще кое-что.

Во-первыхъ, этотъ корабль былъ первымъ судномъ, на которомъ я былъ настоящимъ командиромъ (во внутреннемъ плаваніи, на другихъ миноносцахъ, я былъ не командиромъ, а только командующимъ). Въ заграничномъ плаваніи я пользовался по закону очень большими правами, которыми, конечно, не злоупотреблялъ. Я зналъ каждую заклепку, каждый винтикъ своего корабля, которые сидятъ въ моей памяти и до настоящаго времени, хотя я разстался съ миноносцемъ почти 40 лѣтъ тому назадъ. Теперь я понимаю, почему добрыя матери семейства любятъ сильнѣе тѣхъ изъ своихъ дѣтей, кто чаще хворалъ, о комъ было больше заботъ и хлопотъ! Я равнодушно вспоминаю свой „Пакерортъ“ именно потому, что, служа на немъ, я много пережилъ и перенесъ заботъ и хлопотъ! Я не забылъ, что два раза, командуя имъ, я считалъ себя и мое судно на волосокъ отъ смерти (въ Нѣмецкомъ морѣ, когда не горѣлъ уголь, и въ Бискайской бухтѣ, когда гигантскій пароходъ чуть не разрѣзалъ насъ). Совокупность всего этого запечатлѣвается во памяти навсегда.

Передъ уходомъ „Пакерорта“ въ плаваніе я купилъ альбомъ въ шагреновомъ переплетѣ, съ пустыми въ немъ страницами. Всѣ гости бывавшіе на миноносцѣ, въ гостяхъ въ нашей каютѣ-кампаніи, записывали въ этотъ альбомъ каждый, кто что пожелаетъ. Писали стихи, записывали только фамиліи, многіе — свои впечатлѣнія или экспромпты. Была остроумная запись одного французскаго моряка въ видѣ каламбура:

„J'ai aperçu, que le nom de Votre navire 120 ne correspond pas à la réalité, car j'y ai trouvé absolument le contraire. Le vin y est en abondance!“ (Sans vin — 120 — безъ вина).

Въ результатѣ около половины страницъ альбома были заполнены передъ тѣмъ, какъ я сдалъ командованіе миноносцемъ лейтенанту Николаю Оттовичу Эссену (впослѣдствіи командиру Балтійскаго флота). Моя подпись въ альбомѣ была поставлена послѣ всѣхъ. Я записалъ, что отъ души желаю моему дѣтищу „Пакерорту“ и впредь быть всегда и во всемъ не хуже, а лучше другихъ, такъ какъ принципъ соревнованія есть принципъ успѣха во всемъ!

Я вполне раздѣляю мистическое предположеніе нѣкоторыхъ моряковъ о томъ, что каждый корабль имѣетъ свою „душу“. Эта душа живетъ въ томъ человѣкѣ состава экипажа корабля, зоторый любитъ этотъ корабль и переживаетъ вмѣстѣ съ нимъ все хорошее и все прискорбное. Надо быть настоящимъ морякомъ въ душѣ, чтобы сродниться душою со своимъ кораблемъ и понять это чувство!

Въ бытность „Пакерорта“ въ Шербургѣ я заказалъ 30-40 ленточекъ, немного менѣе широкихъ, чѣмъ тѣ, что носить на

фуражкахъ команда. Ленточки эти были бѣлыя, синія, розовыя, голубыя и пунцовыя. На всѣхъ золотыми буквами надпись: „Пакерортъ № 120“. Каждая дама или барышня, бывшая въ гостяхъ въ каютѣ-кампаніи нашей, получала такую ленточку на память о миноносцѣ № 120. Ленточку надѣвали дамѣ или барышнѣ на лѣвую руку выше локтя. Я ввелъ этотъ обычай. Нѣсколько этихъ ленточекъ я подарилъ моему преемнику Н. О. Эссену.

Послѣ того, какъ миноносецъ былъ приведенъ мною въ полный порядокъ, онъ очень долго прослужилъ въ отрядѣ судовъ Средиземнаго моря. Оттуда этотъ миноносецъ вернулся въ Россію подъ командой Ф. А. Вяткина (нынѣ вице-адмирала).

Передній руль крейсера „Посадникъ“

Во время стоянки крейсера „Посадникъ“ въ 1897 году въ гавани города Триэста передній руль крейсера слегка пострадалъ во время задушей „боры“. Сила этого вѣтра почти такая же, какъ въ ураганѣ. Передній руль, хотя и дѣйствовалъ, но онъ не входилъ въ свою коробку обратно въ носовой части крейсера. Послѣ возвращенія „Посадника“ въ Судскую бухту на островѣ Критѣ, рѣшено было осмотрѣть передній руль помощью водолаза и, если руль нельзя будетъ поднять внутрь судна, въ его спеціальную коробку, — то спустить его на дно бухты, чтобы взять его затѣмъ на верхнюю палубу, выправить своими средствами, а если нельзя — поручить эту работу заводу.

Какъ старшій офицеръ крейсера, я руководилъ работами по осмотру поврежденія. Водолазнаго офицера на крейсерѣ не было, а матросъ-водолазъ не смогъ рѣшить какъ надлежитъ поступить. Поэтому я приказалъ одѣть меня въ водолазный костюмъ. Глубина Судской бухты небольшая. При такихъ условіяхъ, пребываніе, въ качествѣ водолаза, на днѣ не представляетъ опасности для „диллетанта“ въ водолажномъ искусствѣ. Я смѣло спустился на дно бухты, осмотрѣлъ руль и лично привязалъ къ нему такъ называемый „соръ-линъ“, чтобы дать возможность поднять этотъ руль на палубу послѣ отдѣленія руля изнутри отъ корпуса крейсера. Дѣло было лѣтнее. Вода теплая. Я видѣлъ много рыбокъ въ водѣ около стеколъ надѣтаго на мою голову водолазнаго шлема. Я попробовалъ даже сѣсть на лапу якоря на днѣ. Это былъ тотъ якорь, который держалъ насъ „на якорѣ“. Резиновыя манжеты водолазнаго костюма выше кисти рукъ должны лѣтомъ сжимать запястья рукъ и не допускать воду проникнуть въ рукава костюма. На дѣлѣ эти манжеты, какъ оказалось, недостаточно плотно обхватывали мои руки, резина манжетъ была растянута отъ времени. Вода проникла черезъ рукава во внутрь водолазной одежды къ ногамъ. По этой причинѣ я далъ сигналъ

поднять меня наверхъ. Когда я снялъ водолазный костюмъ, оказалось, что воды въ костюмѣ набралось такъ много, что я былъ уже почти наполовину въ водѣ.

Тѣмъ не менѣе, цѣль моего спуска въ воду, какъ водолаза. была достигнута, и я имѣлъ еще разъ случай испытать новое ощущеніе, раньше не испытанное.

Когда я переодѣлся въ сухую одежду, носовой руль былъ освобожденъ отъ корпуса судна и опущенъ на дно Судской бухты. затѣмъ за соръ-линь поднять на палубу и отправленъ на заводъ, на берегу бухты для исправленія.

Въ ураганъ (Быль)

Чтобы узнать реально, что такое ураганъ, надо въ немъ побывать, надо его почувствовать и испытать на себѣ.

Я хочу описать не теорію урагана, а реальное его проявленіе.

Это было весною 1898 года, во время стоянки эскадры Тихаго океана въ Портъ-Артуръ, вслѣдъ за подъемомъ тамъ русскаго флага.

Приближеніе урагана замѣчено было уже за сутки: мгла на горизонтѣ, постепенное и упорное паденіе барометра, все это были признаки его приближенія, хотя вѣтеръ въ это время еще ничѣмъ не предвѣщалъ стихійную угрозу.

Я состоялъ тогда въ должности старшаго офицера эскадреннаго броненосца „Сисой Великій. Приближеніе урагана потребовало много заблаговременныхъ мѣропріятій для готовности его встрѣтить. Въ бассейнѣ Портъ-Артура не было достаточно мѣста для всѣхъ судовъ. Тамъ находились миноносцы и тѣ изъ судовъ, которые выгружали доставленные запасы или ихъ принимали. Нашъ броненосецъ долженъ былъ встрѣтить ураганъ или выйдя въ море и бороться тамъ съ вѣтромъ и волнами, или стоя на якорѣ на внѣшнемъ рейдѣ. Командиръ предпочелъ остаться на якорномъ мѣстѣ, дѣйствуя машинами въ помощь якорямъ.

Сообщеніе съ берегомъ было прекращено. Всѣ шлюпки подняты и закрѣплены по походному. Всѣ двери непроницаемыхъ переборокъ задраены. Наружные трапы убраны. Запасные якоря и канаты готовы къ отдачѣ. Въ котлахъ поднимались пары. Вахтенная служба — „походная“.

Вѣтеръ началъ крѣпчать лишь на слѣдующій день. Къ этому времени машины были уже прогрѣты, лотовые на лотахъ, рулевые на мѣстѣ. Задраены всѣ иллюминаторы и крышки люковъ. По тревогѣ, орудія закрѣплены по походному. Наши якоря были надежные. Якорные канаты еще въ Кронштадтѣ испытаны на разрывъ гидравлически. Вѣтеръ крѣпчалъ постепенно. Съ моря пришелъ китайскій крейсеръ

второго ранга, чтобы укрыться отъ идущаго урагана, стоя на якорѣ.

Предсказать заранѣе румбъ наибольшей силы вѣтра было нельзя. Полную силу вѣтеръ началъ проявлять послѣ полудня. Направленіе вѣтра съ моря на берегъ, то есть неблагопріятное. Кромѣ вахтеннаго начальника, на мостикѣ стоялъ командиръ, чередуясь со мной, тогда старшимъ офицеромъ. Былъ данъ средній ходъ машинамъ, чтобы отдать второй якорь, впереди и параллельно въ помощь раньше отданному и этимъ сравнять натяженія обоихъ канатовъ. Китайскій крейсеръ этого не исполнилъ. Онъ тоже отдалъ второй якорь, послѣ чего началъ травить оба каната. Въ результатѣ его корма оказалась недалеко отъ скаль, тогда какъ мы стояли гораздо мористѣе, да и якоря отданы были болѣе осмысленно! Вѣтеръ началъ реветъ съ такою силою, что стоять наверху было возможно только держась за поручни! Голосъ чело-вѣка не былъ слышенъ даже тогда, когда кричали въ самое ухо! Машинамъ давался ходъ, чтобы ослабить натяженіе канатовъ и не допустить якоря дрейфовать. Волна съ моря постепенно росла. Размѣръ волны сталъ таковъ, что вся передняя часть броненосца уходила въ нее, причемъ волна покрывала временами всю верхнюю галубу до носовой башни! 'Вода была въ браншпильное отдѣленіе, которое заливалось водой до пороговъ непроницаемыхъ дверей. Мамеринцы въ клюзахъ и крышки послѣднихъ не помогали. Воду изъ брашпильнаго отдѣленія спускали черезъ горловины въ трюмъ и пущены были водоотливныя турбины для откачиванія оттуда воды за бортъ. Такъ прошло болѣе сутокъ. Вѣтеръ дулъ со страшной силой. На слѣдующій день было видно, что китайскій крейсеръ подрейфовало. Его корму стало бить о скалы. Помочь ему броненосецъ лишенъ былъ всякой возможности, да и разстояніе до него было большое. Къ утру, на разсвѣтѣ слѣдующаго дня, было видно, какъ китайскій крейсеръ переломился, люди искали спасенія на мачтахъ, которыя качались вмѣстѣ съ гибнущимъ судномъ. Число людей на мачтахъ все уменьшалось. Съ берега на крейсеръ пущены были спасательныя ракеты командами русскихъ судовъ, стоящихъ въ бассейнѣ.

Употребленіе ракеты для спасенія людей китайцамъ, очевидно, не было извѣстно, поэтому устроить леерное сеобщеніе между судномъ и берегомъ было нельзя. Китайцы обвязывались переброшеннымъ имъ ракетною линемъ и бросались съ нимъ въ буруны. Вмѣстѣ съ линемъ на берегъ притягивали части тѣлъ китайцевъ: голызы, руки, ноги ихъ оставались въ камняхъ. Никто изъ бывшихъ на крейсерѣ не спасся, кромѣ семи чело-вѣкъ, которые были посланы на шлюпкѣ на берегъ еще до усиленія вѣтра.

Когда послѣ, при стихнувшемъ вѣтрѣ, лроненосецъ сталъ поднимать якоря, они оказались такъ глубоко зарытыми въ

грунтъ, что паровой брашпиль отдѣлилъ ихъ отъ грунта только тогда, когда былъ данъ ходъ машинамъ, чтобы сначала перевернуть якоря въ грунтѣ въ другое положеніе.

Памяти адмирала [С. О. Макарова.

Весьма высоко почитая память С. О. Макарова, какъ жертву исполненія служебнаго долга, я считаю необходимымъ рассказать объ одномъ фактѣ изъ службы его въ мирное время, объ его привильномъ и честномъ отношеніи къ подчиненному ему командиру корабля и принесенія въ жертву личного самолюбія, ради успѣшнаго выполненія дѣла его подчиненнымъ.

Въ концѣ 1900 года броненосецъ береговой обороны „Генераль-Адмираль Графъ Апраксинъ“ на переходѣ поздней осенью изъ Кронштадта въ Либаву изъ-за снѣжной выюги и отсутствія необходимыхъ предосторожностей наскочилъ съ полного хода на островъ Гогландъ, разбивъ всю переднюю часть броненосца. На берегъ съ броненосца были выгружены всѣ тяжести, якоря, уголь, цѣпные канаты, броневыя плиты, запасы и прочее. Доставлены бревна и доски для постройки домовъ для жилья личного состава на берегу. Только къ веснѣ удалось снять броненосецъ съ острова и отвести для ремонта въ докъ. Въ это время я командовалъ военнымъ транспортомъ. Возвратясь съ моря въ Кронштадтъ въ началѣ іюня 1901 года, я съѣхалъ на берегъ по службѣ въ штабъ Кронштадтскаго порта. Возвращаясь на вельботѣ домой, я увидалъ у праваго трапа моего корабля паровой катеръ Главнаго Командира Кронштадтскаго порта Вице-Адмирала С. О. Макарова. Оказалось, что онъ уже сидитъ въ моей рубкѣ. Послѣ принятія моего рапорта онъ сказалъ, что посылаетъ меня на островъ Гогландъ, чтобы снять съ него все тамъ оставленное имущество броненосца „Апраксинъ“ и доставить въ Кронштадтъ. Для этого онъ уже приказалъ командиру порта дать мнѣ всѣ матеріалы, чтобы укрѣпить верхнюю и жилую палубы, съ цѣлью установить на верхней палубѣ стрѣлы изъ двухъ бревень. Этими стрѣлами онъ приказалъ помощью талей поднимать съ берега всѣ тяжести и грузить ихъ въ судовыя трюмы. Я сразу понялъ, что выполнить такимъ способомъ его приказаніе будетъ весьма трудно и опасно. Я имѣлъ передъ тѣмъ уже очень большой опытъ съ погрузкой, перевозкой и выгрузкой большихъ тяжестей. Какъ сравнительно лишь незадолго передъ этимъ назначенный на высокій постъ Главнаго Командира Кронштадтскаго порта, адмиралъ С. О. Макаровъ не зналъ, что я не только вполне опытный морякъ, но что я уже третій годъ имѣю большую практику въ дѣлѣ обращенія съ большими тяжестями, которыя я перевезъ на ввѣренномъ мнѣ транспортѣ изъ Крон-

штадта въ Либаву, въ Выборгъ и въ Свеаборгъ. Туда мною доставлена была самая крупная артиллерія въ видѣ 12" орудій, погруженныхъ въ огромные трюмы моего транспорта и выгруженныхъ изъ нихъ, при моемъ личномъ руководствѣ работами по этой погрузкѣ и выгрузкѣ. Поэтому я тотчасъ доложилъ Главному Командиру въ почтительной формѣ, что намѣченный имъ способъ погрузки тяжестей съ берега въ трюмы не практиченъ, къ тому же и очень опасенъ.

— Почему? — спросилъ Степанъ Осиповичъ.

Я доложилъ, что пользоваться стрѣлами изъ 2-хъ бревенъ въ морѣ, тѣмъ болѣе у скалистаго острова, на вѣроятной качкѣ нельзя, не рискуя цѣлостью судна. Къ тому же, еще опаснѣе измѣнять въ морѣ уклонъ стрѣлъ, съ висящей на таяхъ большой тяжестью.

— Что же предложите вы, чтобы выполнить мое приказаніе? — спросилъ адмиралъ.

Я доложилъ, что прошу назначить въ мое распоряженіе паровой килекторъ, портовое судно „Полезный“, двѣ желѣзныхъ мореходныхъ баржи и 60 человекъ команды въ помощь моей.

— Хорошо, — сказалъ Главный Командиръ, — все это вамъ дадутъ, но на полную вашу отвѣтственность ложится и успѣшность выполненія порученія.

Я отвѣтилъ: „есть“!

Въ тотъ же день все, что я спросилъ, мнѣ было дано и прислано въ мое распоряженіе. На другой день я вышелъ въ море съ цѣлымъ отрядомъ. Транспортъ взялъ на 2 буксира (крестомъ) паровой килекторъ, а „Полезный“ двѣ баржи. Я приказалъ сигналомъ „Полезному“ войти съ баржами въ небольшую гавань, имѣющуюся въ Ю части Гогланда. Туда же вошелъ и килекторъ, а я съ транспортомъ пошелъ къ мѣсту крушенія броненосца Тамъ въ достаточномъ разстояніи отъ камней, пользуясь тихой погодой, я поставилъ транспортъ на якорь и подалъ на берегъ швартовы.

Часть команды съ офицерами я послалъ разбирать всѣ жилыя помѣщенія „Апраксина“ и переносить части ихъ къ берегу, а прочей командѣ приказалъ кантовать по очереди: якоря, броневыя плиты и цѣпные канаты къ водѣ. Этому помогали съ судна пирлинями, взятыми на судовую паровую лебедку. Такъ пользовался я возможностью выполнять работу, благодаря тихой погодѣ полныхъ два дня, пока не задулъ свѣжій Н. О., вынудившій меня вернуть людей на судно, сняться съ якоря и уйти въ финскіе шхеры, чтобы укрыться отъ непогоды. „Полезный“, килекторъ и обѣ баржи имѣли въ гавани Гогланда спокойную стоянку. Транспортъ зайти туда не могъ по недостатку тамъ мѣста.

Только черезъ 4 дня вѣтеръ позволилъ мнѣ вернуться къ мѣсту работы. По пути я подошелъ къ гавани Гогланда и

сигналомъ приказалъ „Полезному“ и килектору, принявъ финляндскаго лоцмана, слѣдовать за мной. Баржи остались въ гавани. Ставъ на якорь, какъ раньше, я пригласилъ къ себѣ командировъ „Полезнаго“ и килектора, а также принятаго лоцмана. Командиру килектора я приказалъ поднимать по очереди по одному предмету якоря и броневыя плиты, оставляя ихъ висѣть надъ водою на крамболѣ, а „Полезному“ буксировать килекторъ въ гавань Гогланда, гдѣ на тихой водѣ, помощьюъ команды, выдѣленной съ транспорта, погружать тяжести въ баржи. Лоцману я велѣлъ вернуться на „Полезномъ“ въ гавань и предложить въ селѣ близъ гавани желеющимъ хозяевамъ лайбъ принять фрахтъ каменнаго угля съ Гогланда въ Кронштадтъ съ уплатою за доставку фрахта попудно, на мѣстѣ доставки, послѣ сдачи фрахта.

Въ это время команда транспорта продолжала переносить къ водѣ бревна, доски и прочее отъ разобранныхъ построекъ. Прочая команда продолжала кантовать тяжести къ водѣ. Когда весь лѣсной матеріалъ отъ построекъ былъ уже у воды, изъ него дѣлали плоты на водѣ и подводили ихъ къ транспорту. Тамъ ихъ постепенно разбирали и частью паровыми лебедками, частью вручную, погрузили въ трюмы. На другой день прибыли лайбы, узнавъ отъ лоцмана цѣль моего предложенія. Онѣ подошли къ камнямъ и начали грузить къ себѣ уголь. Хозяева лайбъ получили отъ меня открытыя листы о ихъ зафрахтованіи для доставки каменнаго угля въ Кронштадтъ въ запечатанныхъ трюмахъ, съ оплатою за доставку послѣ приѣма угля по вѣсу приѣмной комиссіей на мѣстѣ, попудной стоимости фрахта въ порту. По моему распоряженію судовая комиссія запечатала заполненные углемъ трюмы лайбъ. Это гарантировало цѣлость угля. Имена владѣльцевъ лайбъ записаны въ шханечный журналъ и тахимъ образомъ все было оформлено. Лайбы ушли по назначенію. Тѣмъ временемъ паровой килекторъ и „Полезный“ въ теченіе многихъ рейсовъ переплавили всѣ тяжести въ гавань и тамъ погрузили въ баржи. Все это заняло 4 дня.

Задулъ вѣтеръ отъ S. W. (съ юго-запада). Транспортъ былъ укрытъ островомъ. Волны и качка уже не препятствовали окончанію погрузки. Такимъ образомъ, на островѣ ничего уже не осталось. Я снялся съ якоря и пошелъ за килекторомъ, чтобы взять его на буксирь. „Полезный“ взялъ на буксирь обѣ баржи и мы снова прежнимъ порядкомъ отрядомъ вернулись въ Кронштадтъ.

Благодаря юго-западному вѣтру асѣ лайбы пришли подъ парусами въ Кронштадтъ раньше меня и успѣли даже сдать доставленный ими уголь. Главный Командиръ уже зналъ отъ капитана надъ портомъ о томъ, что работы мои на островѣ подходятъ къ концу, и о принятіи угля съ лайбъ въ полномъ порядкѣ.

Когда я явился къ Главному Командиру, онъ дважды выразилъ мнѣ свою чрезвычайную благодарность за умѣнье, распорядительность, инициативу и быстроту выполнения порученія. Все это я прочелъ, кромѣ того, и въ печатномъ приказѣ Главнаго Командира съ приказаніемъ представить къ награждѣ всѣхъ моихъ подчиненныхъ со всѣхъ трехъ судовъ. Я получилъ за эту работу орденъ Св. Анны 2-й степени. Всѣ, кого я представилъ къ наградамъ, получили изъ тоже.

Вспоминая обо всемъ этомъ, я хочу еще разъ вспомнить добрымъ словомъ С. О. Макарова: несмотря на то, что я, хоть и въ почтительной формѣ, позволилъ себѣ доказать начальнику непрактичность его распоряженій, онъ не только не разсердился за то, что я указалъ ему нѣчто болѣе практичное, но онъ еще и наградилъ подчиненнаго, принявшаго на себя, правда, всю и отвѣтственность за успѣшность выполнения всей выше описанной не легкой работы, при томъ безъ всякихъ аварій, а быстро и въ полномъ порядкѣ.

Вотъ какъ адмиралъ С. О. Макаровъ умѣлъ цѣнить инициативу подчиненныхъ, ихъ знанія, умѣніе и смѣлое принятіе ими на себя отвѣтственности за успѣхъ дѣла! Онъ не гнался за сохраненіемъ своего личнаго престижа, когда онъ видѣлъ, что подчиненный имѣетъ вѣру въ себя и можетъ выпокнуть необходимое дѣло лучше!

Дай Богъ русскому флоту и впредь побольше такихъ справедливыхъ, мудрыхъ и честныхъ начальниковъ, какимъ былъ С. О. Макаровъ!

В. Н. Давидовичъ-Нащинскій.

ОГЛАВЛЕНИЕ 4-й ЧАСТИ.

Изъ службы на берегу и въ морѣ.

	Стр.
1. Редакторъ газеты „Котлинъ“	71
2. Морская молодежь безъ плаванія	71
3. „Мониторъ“	72
4. Три монарха	73
5. Телефонъ на миноносцѣ	74
6. Телефонъ у адмиральши	75
7. Подводный телефонъ	75
8. Послѣдній военный корабль, которому Императоръ Александръ III произвелъ смотръ	77
9. Чортъ въ караулѣ	80
10. Почетный гражданинъ французскаго города Бреста	81
11. Копія письма, полученнаго отъ товарища по выпуску	81
12. Вокругъ Европы на миноносцѣ „Пакерортъ № 120“	82
13. Участіе въ блокадѣ острова Крита	90
14. Носовой руль крейсера „Посадникъ“	93
15. Въ ураганѣ на эскадренномъ броненосцѣ	95
16. Памяти адмирала С. О. Макарова	96